إنترناشيونال

International

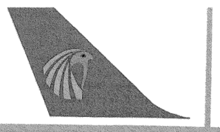
مجلة إقتصادية دورية دولية شاملة
تصدر من لندن شهريا
وتوزع فى جميع أنحاء العالم

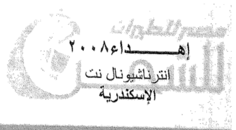
INTERNATIONAL

- كلمة السيد الفريق مهاب مميش قائد القوات البحرية المصرية أثناء الإحتفال بعيد القوات البحرية
- يوم البحرية العالمى.
  شخصية العام اللواء بحرى / هشام السرساوى - رئيس قطاع النقل البحرى المصرى
- حوار مع الفقيه الدستورى دكتور / يحيى الجمل
- صناعة النقل البحرى تواجه تحديات التدريب
- المنافسة والخصخصة فى الموانى
- إزدياد نفوذ القراصنة البحرية فى جنوب البحر الأحمر
- إسترداد الضريبة الجمركية عن العجز اللاحق للبضائع المستلمة (تحت الشك)
- مركز الموانى المصرية بين موانى البحر المتوسط
- إكرام الرأسمالية.. سرعة دفنها
- سلطة الدولة فى عصر المعلومات

إنترناشيونال نوفمبر 2008 / شوال 1429
International November 2008 / Shawwal 1429







Your shipment will receive the best quality of service for import and export on board our freighter to/from Europe Middle East and Khartoum in addition to all gyptair networkfor over than 60 destination worldwide

CARGO TERMINALS

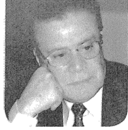
Alexandria Terminal	Cairo Terminal
Tel: (203) 4294647	Tel: (202) 6351767
(203) 4294648	(202) 6351358

Customer Services: (202) 2657578

Website: www.egyptair.com.eg

E-mail: cargomarket@egyptair.com.eg





تأثر العالم بالأزمة المالية الأمريكية

أزمة مالية أمريكية كبرى كان لها أكبر الأثر على دول العالم غنيها وفقيرها .. إن من أهم أسباب حالة الإضطراب التى عانت منها أمريكا ولازالت تعانى منها المصارف الأمريكية الأموال الضخمة التى تم ضخها فى القطاع العقارى، وتقديم القروض الضخمة للقطاعات الواسعة من الأمريكيين دون عمل دراسات الجدوى الدقيقة عن قدراتهم المالية على سداد هذه القروض، وساعد على ذلك قيام حوالى 50% ممن حصلوا على هذه القروض بعدم إستخدامها فى الأغراض المخصصة لها بل على العكس قاموا ببيع المنازل التى حصلوا عليها بمجرد حصولهم على القروض من البنوك، هذا علاوة على أن البنوك أصدرت سندات مقابل رهونها العقارية وقامت ببيعها إلى مستثمرين عالميين قاموا بالتالى ببيعها مرة أخرى أو رهنها لدى صناديق إستثمار، ونتيجة لذلك فقد تسببت هذه السندات فى إنهيار المصارف المقرضة لحاجتها إلى سيولة. لقد وصف آلان جرينسبان محافظ البنك المركزى الأسبق ما حدث بأنه أسوأ أزمة مالية تواجهها الولايات المتحدة منذ الحرب العالمية الثانية.

وفى محاولة لعلاج هذه الأزمة فقد حذر الرئيس الأمريكى جورج بوش دول العالم الكبرى من إتخاذ إجراءات أحادية لحماية نفسها من الأزمة المالية العاصفة، والاستفادة وحدها لتحقيق مكاسب على حساب الدول الأخرى، وعقد وزراء الدول الصناعية السبع إجتماعهم بواشنطن فى محاولة لإيجاد مخرج لهذه الأزمة التى يتضرر منها الجميع وليس الولايات المتحدة وحدها، وتم الأتفاق على خطة تحرك من الخمس نقاط الآتية بهدف مواجهة الأزمة وإعادة الثقة فى الأسواق:

* دعم المؤسسات المالية ذات الأهمية فى النظام ومنع إفلاسها.
* التأكد من وصول البنوك والمؤسسات المالية بشكل واسع إلى سيولة ورؤوس أموال.
* تمكين البنوك والمؤسسات المالية فى حال الضرورة من جمع رأس مال من المصادر العامة والخاصة على حد سواء وبمبالغ كافية لإعادة الثقة.
* متانة وتجانس البرامج الوطنية لضمان الودائع المصرفية بما يسمح للمودعين الصغار من مواصلة ثقتهم فى سلامة ودائعهم.
* إتخاذ القرارات لإنعاش سوق الرهن العقارى وغيرها من الأصول ، وإجراء عمليات تقييم دقيقة ونشر معلومات شفافة .

هذا وقد أصدر صندوق النقد الدولى تقريراً بعنوان "آفاق الإقتصاد العالمى" توقع فيه أن يشهد النمو العالمى تباطؤ كبير فى أواخر العام الحالى قبل أن يبدأ فى الانتعاش بصورة متواضعة خلال النصف الثانى من العام القادم ليصل إلى 3%، كما أن النمو فى إقتصاديات الدول المتقدمة سيسجل مستوى قريباً من الصفر حتى منتصف 2009 على أقل تقدير، وأعلن الصندوق مساندته ودعمه الكاملين لخطة العمل الخماسية التى طرحتها مجموعة الدول السبع الصناعية، كما أصدرت اللجنة المالية النقدية للصندوق برئاسة الدكتور يوسف بطرس غالى وزير المالية ورئيس اللجنة الدولية للسياسات المالية والنقدية بصندوق النقد الدولى بياناً أكدت فيه دعمها الكامل للتعهدات الواردة فى إعلان مجموعة السبع، وأعرب الصندوق عن إستعداده لمساعدة الدول المتضررة من الأزمة حيث سيكون قادراً على وضع موارد مالية كبيرة تحت تصرف هذه الدول، وفى النهاية فقد تعهد صندوق النقد والبنك الدوليان بإستخدام كل مواردهما لمساعدة الدول النامية على تقوية إقتصاداتها وتعزيز أنظمتها المالية وحماية المتضررين من تداعيات الأزمة المالية العالمية، كما تعهدت مجموعة العشرين التى تضم أبرز الدول الغنية والناشئة بإستعمال كافة الوسائل الإقتصادية والمالية لتأمين الاستقرار وحسن عمل الأسواق المالية.

وعقد قادة مجموعة الدول الأعضاء فى العملة الأوروبية الموحدة "مجموعة اليورو الأوروبية" إجتماعهم الطارئ فى باريس حيث دار النقاش حول إمكانية إعتماد ضمانات للعمليات بين البنوك فى كل منطقة اليورو ، كما تم استعراض مجموعة اقتراحات لكسر جمود الأزمة الائتمانية.

إن العالم لازال يبحث عن الخطط الواجب اتخاذها للهروب من آثار الأزمة المالية الأمريكية التى ستعود بالضرر على كافة الدول دون إستثناء، ولابد من الاعتراف بتزايد التأثيرات السلبية لهذه الأزمة على جوانب الإقتصاد العالمى، وتأثر معدلات النمو فى الدول النامية والناشئة نتيجة للتباطؤ الإقتصادى بالدول الكبرى، وارتفاع معدلات التضخم ، لذا لابد من تضافر وتوافق السياسات الإقتصادية بمختلف دول العالم لإمكان تجاوز تلك الأزمة.

عاصم السيد أحمد

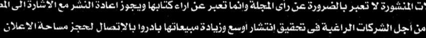
مجلة إقتصادية دورية دولية شاملة
Periodical International Economic Magazine
M AMEL PRESS AND PUBLISHING COMPANY LIMTED - LONDON

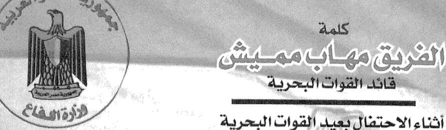
رئيس مجلس الإدارة
عاصم السيد أحمد
نائب رئيس مجلس الإدارة
نشأت الديهى
رئيس التحرير
صلاح عبد المعطى عبيد
أعضاء هيئة التحرير الشرفية
أ.د. إسماعيل مبارك
أ.د. محمد صلاح الدين النشائى
أ.د. عصام شرف
أ.د. أحمد عيسوى صالح

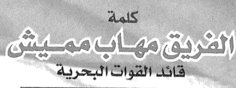
المراسلون والمحررون
جمهورية مصر العربية
*السيد عبد الجيد السيد
* شرين جلال منير
* عبد الرحيم مصطفى
* محمد صابر
*مى عطا الله
* ميادة محمود
* ياسمين عبد المجيد

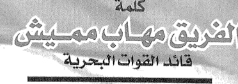
المكاتب
السعودية - جدة
* مركز الربان محمد عبود للإستشارات البحرية(مسكا)
تليفون: (6533724) - (2) - (966+)
فاكس: (6533684) - (2) - (966+)
سوريا
* ربان/ رامى تحوف
محمول 0096394231001
فاكس 0096343714536
كندا
* شريف صلاح مختار
تليفون: 4167250912 - 1+

عنوان المراسلات
القاهرة Tel. +2-0122586455
إسكندرية Telefax. +2-03-4275117
العنوان: 51 ش فيكتور عمانويل - سموحة
الدور الرابع شقة 19 الإسكندرية
E-mail: international_p_e_m@yahoo.co.uk









كلمة

الفريق مهاب مميش

قائد القوات البحرية

أثناء الاحتفال بعيد القوات البحرية

بتشريف السيد رئيس الجمهورية القائد الأعلى للقوات المسلحة

فى الاحتفال بعيد القوات البحرية يوم السبت الموافق 2008/10/18

بسم الله الرحمن الرحيم
السيد الرئيس / محمد حسنى مبارك
رئيس الجمهورية.. القائد الأعلى للقوات المسلحة
السادة الحضور الكرام

بالإصالة عن نفسى وبالإنابة عن قادة وضباط وضباط صف وجنود القوات البحرية نتوجه بجزيل الشكر والعرفان للسيد رئيس الجمهورية القائد الأعلى للقوات المسلحة على تشريف سيادته لنا اليوم بالحضور لمشاركتنا نحن رجال القوات المسلحة رجال القوات البحرية عيدنا الذى نحتفل فيه بذكرى غالية على قلوبنا جميعاً .

ذكرى انتصار الحق على الباطل فى أول مواجهة فعلية فى مسرح العمليات البحرى لجمهورية مصر العربية بين أبطال القوات البحرية المصرية وبحرية العدو بعد حرب 1967 مباشرة.

وهى أول معركة بحرية يتم فيها إستخدام الصواريخ البحرية (سطح/سطح) فى تاريخ الحرب البحرية الحديثة وهو ما يعد بداية لتغيير العديد من نظريات الحروب فى العالم وأصبحت هذه المعركة درساً تكتيكياً تناولته جميع المعاقل البحرية بالدراسة والتحليل.

وكان الإنتصار الحاسم فى هذه المعركة هو بداية الأمل فى تحقيق النصر وإستعادة الثقة للقوات المسلحة المصرية الباسلة وللمقاتل المصرى الشجاع وليكون هذا الإنتصار فى هذه المعركة هو البداية الفعلية لحرب الاستنزاف بسنواتها الست والتى كان أداء القوات المسلحة المصرية خلالها أداءً رائعاً ومشرفاً شهد به العدو قبل الصديق .

ومهدت هذه الحرب بأعمالها البطولية الخارقة فى البر والبحر والجو الطريق لنصر السادس من أكتوبر العظيم الذى أعاد لمصر عزتها وكرامتها .

فتحية لشهدائنا الأبرار الذين سالت دمائهم على صفحات مياهنا الطاهرة فزادتها طهارة وصعدت أرواحهم للسماء ليكونوا أحياءً عند ربهم يرزقون.

وتحية لقادة القوات البحرية السابقين الذين أدوا الأمانة وساهموا بجهدهم وعرقهم فى بناء وتطوير هذا الصرح الشامخ.

وتحية للأجيال السابقة من أبناء القوات البحرية الذين أدوا واجبهم وأدوا دورهم بكل الإخلاص والتفانى.

وتحية للجيل الحالى من أبناء القوات البحرية فى يوم عيدهم والذين يحملون الراية عالية خفاقة ويدافعون عن مياهنا الطاهرة وسواحلنا الغالية بكل الشجاعة والإقدام.

سيادة الرئيس

إن ما يحدث فى عالمنا المعاصر من متغيرات سياسية وإقتصادية وإقليمية خاصة فى منطقة الشرق الأوسط ليحتم علينا أن نكون دائماً على أهبة الإستعداد نحن رجال القوات المسلحة رجال القوات البحرية للدفاع عن سواحلنا ومياهنا الإقليمية والإقتصادية وخطوط مواصلاتنا البحرية وأهدافنا الحيوية بالبحر وعلى الساحل وحماية وتحقيق أمن مصر القومى فى جميع الإتجاهات الإستراتيجية المختلفة خاصة مع ظهور مستجدات فى المسرح البحرى من أعمال إرهاب بحرى وأعمال قرصنة بحرية وهجرة غير شرعية تحاول أن تؤثر فى أعمال النقل البحرى والذى يعتبر الشريان الرئيسى للتجارة العالمية والمحلية وعصب الإقتصاد القومى المصرى حيث أن (95%) من صادرات وواردات مصرتتم عن طريق البحر.

وطبقاً لتوجيهات القيادة العامة للقوات المسلحة تقوم القوات البحرية وبكل كفاءة وإقتدار بتأمين المسرح



البحرى بجمهورية مصر العربية بالبحر الأحمر والبحر المتوسط ليلاً ونهاراً وطوال مدة الـ 24ساعة ضد أى عدائيات من الممكن أن تتعرض لها خطوط مواصلاتنا البحرية والممرات الملاحية الإستراتيجية وأهدافنا الحيوية والإقتصادية وبدعم كامل من القيادة العامة للقوات المسلحة يجرى تطوير وتحديث قواتنا البحرية حالياً ببناء وحدات بحرية حديثة ومتطورة من لنشات الصواريخ ولنشات القطر والإنقاذ والكراكات وتطوير ورفع الكفاءة الفنية والقتالية للوحدات البحرية الموجودة بالخدمة وذلك لدعم قدرة قواتنا البحرية فى تنفيذ المهام المكلفة بها وقت السلم ووقت الحرب.

وكذا تقديم الدعم الكامل للمجال المدنى عند الطلب فى أى وقت من الأوقات خاصة أوقات الأزمات والكوارث وفى هذه الصدد وعلى سبيل المثال وليس الحصر أصدرت القيادة العامة للقوات المسلحة أوامرها بتقديم الخدمة بالإنقاذ لسفن هجرة غير شرعية كانت تواجه الغرق وعلى مسافات بعيدة من الساحل وبها شباب من أبناء مصر الذين تم خداعهم وفى خلال العام الماضى والحالى وفى تعاون كامل مع مركز البحث والإنقاذ للقوات المسلحة تم إنتشال وإنقاذ إجمالى (695) فرداً كانوا يواجهون الموت المحقق وفى أصعب الظروف الجومائية والأمواج العاتية ولكن تبقى القوات المسلحة والقوات البحرية هى الحارس الأمين على حدود مصر البرية والبحرية على مياه مصر وتأمينها من جميع المخاطر وفى هذا الصدد قامت القوات البحرية اليوم بتنفيذ المناورة التعبوية للقوات البحرية (انتصار 41 التى أظهرت قدرة وكفاءة الوحدات البحرية علي تنفيذ جميع المهام المكلفة بها وقدرة وكفاءة المقاتل البحرى الشجاع.

سيادة الرئيس

إننا رجال القوات المسلحة رجال القوات البحرية نشكر سيادتكم عظيم الشكر والإمتنان على كلماتكم المأثورة والمشهودة والتى نعتبرها وساماً على صدرنا جميعاً والتى صرحتم بها فى العدد الأخير الصادر بجريدة القوات المسلحة بمناسبة الذكرى الخامسة والثلاثون (35) لنصر أكتوبر العظيم حيث قلتم سيادتكم "إن إعتزازى بالقوات المسلحة لا حدود له فقد خضت معاركها وحروبها وكنت شاهداً على بسالة وتضحيات أبطالها وعشت أيام الهزيمة والإنكسار وفرحة العبور والإنتصار وتلازمنى دوماً مشاعر الفخر والإعتزاز بالإنتماء للعسكرية المصرية العريقة وليس هناك من شرف يعلو على شرف الدفاع عن مصر وأرضها وسيادتها وكرامتها وكبريائها وليس هناك أسمى من شرف الانتماء والولاء للوطن وسوف تظل قواتنا المسلحة هى مؤسستنا الوطنية التى تعلم الأجيال معانى البطولة وترسخ فيهم قيم الولاء للوطن والتجرد فى أداء الواجب.

هذه الكلمات صادرة من قلب صادق وقائد حكيم وبطل جسور من أبطال القوات المسلحة وابن بار من أبناء مصر الأوفياء المخلصين الذين تفانوا ويتفانون فى البذل والعطاء وبكل الحب والإخلاص من أجل رفعة وطننا الحبيب مصر وتحقيق أحلام وطموحات شعبة الأبى الكريم.

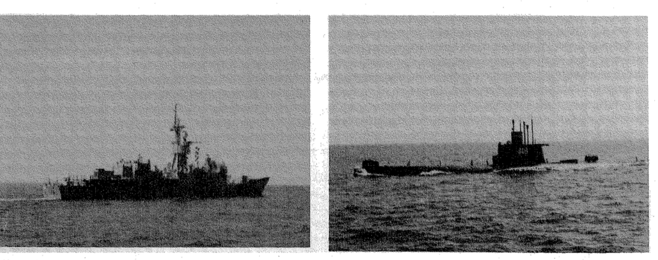
سيادة الرئيس

نعاهد الله والوطن ونعاهد سيادتكم أن نكون الجنود المخلصين الأوفياء الذين يبذلون الروح والدم للدفاع عن مياهنا وسواحلنا الغالية الطاهرة وتأمينها وحمايتها.

وأن نعمل بكل الجد والإجتهاد للحفاظ على أعلى درجات الكفاءة القتالية والإستعداد القتالى لقواتنا البحرية شعارنا النصر أو الشهادة ولتبقى مصر بلد الأمن والأمان واحة السلام والحق والعدل منبع الحضارة مصر الرخاء والتنمية.

بزعامة أبنها البار السيد الرئيس / **محمد حسنى مبارك** رئيس الجمهورية القائد الأعلى للقوات المسلحة.

والسلام عليكم ورحمة الله وبركاته



حركة الموانى المصرية
خلال شهر يوليو 2008

بيان البضائع الواردة لموانئ الجمهورية
خلال يوليو 2008

البيان	بضاعة عامة	حاصلات زراعية	أتربة وخامات	أسمدة	مشتقات بترولية	[illegible]	[illegible]	الإجمالي	حاويات	ترانزيت	الإجمالي	عدد السفن
إسكندرية	358680.9	45011	225085.4	-	100591.9	27954	213540	970863.2	284704.7	3061	1258628.9	239
الدخيلة	202343.8	692799.9	710125	-	86273	7855.3	-	1699397	441627.4	48809	2189833.4	127
دمياط	159978	322103	116817	-	-	-	58763	657661	114162.8	4215165	11933403	186
بورسعيد	3774.5	-	24858.1		-	1229.3	320.0	30181.9	84450.3	203429	318061.2	111
شرق بورسعيد	-	-	-	-	-	-	-	-	36957.5	783938	820895.5	141
السويس	123.5	-	-	-	-	4072.0	-	4195.5	.	418	4613.5	14
الأدبية	-	-	-	-	-	.	92712.1	92712.1	.	.	92712.1	20
سفاجا	1595.5	364.4	78953	-	-	1069	1	81981.9	.	.	81981.9	26
نويبع	5177	1674	711	714	-	541	-	8817	.	106	8923	21
الإجمالي	731626.8	1061952.3	1156549.5	714	186864.9	42720.7	365335.1	3545763.3	961902.6	1461277.5	5968943.4	885

بيان البضائع الصادرة من موانئ الجمهورية
خلال يوليو 2008

البيان	بضاعة عامة	حاصلات زراعية	أتربة وخامات	أسمدة	مشتقات بترولية	[illegible]	[illegible]	الإجمالي	حاويات	ترانزيت	الإجمالي	عدد السفن
إسكندرية	119250.9	10647.8	19698.1	10463	167707.6	346.7	20069.1	348183.2	176038.9	4642	528864.1	140
الدخيلة	9998	-	25184	29204	194827.9	43.5	-	259257.4	189837.3	48821	497915.7	84
دمياط	13664	-	81251	158350	37741	.	270785	561791	103873.3	390951.7	1056616	162
بورسعيد	13107.1	2000	21849.8	-	-	52.4	-	37009.3	80096	188290.2	305395.5	124
شرق بورسعيد	-	-	-	-	-	-	-	-	84173	831341	915514	140
العريش	825.2	-	137351	-	-	-	-	138176.2	-	.	138176.2	40
السويس	1215.5	6400.8	-	-	-	749.7	4	8370	161	.	8531	13
الأدبية	-	-	-	-	-	-	3105.5	3105.5	-	.	3105.5	1
سفاجا	8062.1	7402.2	68294	-	-	24.3	-	83782.6	-	.	83782.6	41
الحمراوين	-	-	86610	-	-	-	-	86610	-	-	86610	4
أبو الغصون	-	-	8003	-	-	-	-	8003	-	-	8003	1
نويبع	13981	2405	864	75	-	1528	423	19276	-	-	19276	21
الإجمالي	180102.5	28855.8	449104.9	198092	400276.5	2744.5	294386.6	1553562.8	634179.6	1464045.9	3651788.3	771

بيان بحركة الركاب (قادمون - مغادرون) بموانئ مصر
خلال شهر يوليو 2008

الميناء	ركاب قادمون			ركاب مغادرون			إجمالى الركاب
	مصرى	أجنبى	إجمالى	مصرى	أجنبى	إجمالى	
الأسكندرية	0	451	451	0	3399	3399	3850
بورسعيد	328	8953	9281	333	9163	9496	18777
الغردقة	21820	0	21820	39808	0	39808	61628
سفاجا	36539	0	36539	61640	0	61640	98179
شرم الشيخ	0	2656	2656	0	3285	3285	5941
نويبع	38541	7094	45635	78782	8845	87627	133262
الإجمالى	97228	19154	116382	180563	24692	205255	321637

وزارة النقل
قطاع النقل البحرى
بنك معلومات النقل البحرى المصرى
٤ شارع البطالسة - الأسكندرية
ت: ٤٨٦٩٤٥١ - ٤٨٦٩٨٣٦ فاكس: ٤٨٧٤٦٧٤



مصدر بيانات هيئة ميناء الإسكندرية : إدارة الإحصاء بهيئة الميناء

أجندة إنترناشونال

* يفتتح الرئيس محمد حسنى مبارك المؤتمر السنوى للحزب الوطنى الديموقراطى فى أول نوفمبر الجارى الذى يستمر ثلاثة أيام، ويلقى خطابا رئيسيا وشاملا مساء الثالث من نفس الشهر فى اختتام أعمال المؤتمر.
* يستضيف مركز القاهرة الدولى للمؤتمرات أول نوفمبر الجارى المعرض الدولى السادس لصناعة الإعلان "ديجى ساين أفريقيا 2008" تحت رعاية الجمعية المصرية للإعلان وشركة برزيتايشين ومعرض برومو ايجيبت 2008 .
* ينظم قطاع الفنون التشكيلية العام الثانى على التوالى بمتحف مختار مهرجان الفن الجرافيتى الذى سيتم إفتتاحه يوم 2 نوفمبر الجارى.
* قررت محكمة القضاء الإدارى بمجلس الدولة برئاسة المستشار محمد عطية نائب رئيس مجلس الدولة حجز الدعوى المقامة من هانى سرور رئيس مجلس إدارة شركة هايدلينا عضو مجلس الشعب وشقيقته والتى يطلبان فيها إلغاء قرار منعهما من السفر خارج البلاد للحكم بجلسة 4 نوفمبر الجارى.
* قامت وزارة الطيران المدنى بالإعداد لمعرض "أفيكس2008" للطائرات الصغيرة فى دورته الثالثة التى تقام بمطار شرم الشيخ الدولى فى الفترة من 5 إلى 8 نوفمبر الجارى.
* تستضيف لبنان خلال الفترة من 5 إلى 15 نوفمبر الجارى البطولة العربية لتنس الطاولة للسيدات التى تجرى تحت أشراف الإتحاد العربى، ويشارك فيها عدد كبير من الدول العربية.
* تتأهب الجمعية العمومية لإتحاد المصارعة لإختيار مجلس إدارة جديد يوم 14 نوفمبر الجارى، وذلك بعد فوز الدكتور محمد عبد العال بالتزكية برئاسة الإتحاد.
* تجرى إنتخابات مجلس إدارة جديد لإتحاد السلاح يوم 14 نوفمبر الجارى بمشاركة 8 هيئات.
* يعقد معرض "كيبوتال" الدولى للأثاث الفندقى دورته بالعاصمة الفرنسية باريس فى الفترة من 15 إلى 19 نوفمبر الجارى.
* يفتتح السيد عمرو موسى الأمين العام لجامعة الدول العربية الملتقى الثانى عشر لإتحاد رجال الأعمال العرب المقرر عقده بالقاهرة منتصف نوفمبر الجارى حيث من المتوقع مشاركة حوالى 500 من رجال الأعمال العرب فى المؤتمر بالإضافة إلى أعضاء منظمات الأعمال المصرية.
* تقام يومى 21 و 22 نوفمبر الجارى إجتماعات الإتحاد الدولى للدول المنظمة لبطولات كئوس العالم التى ستقام فى عام 2009 .
* تقام الدورة الـ 48 للمؤتمر الدولى للتربية بجنيف فى الفترة من 25 إلى 28 نوفمبر الجارى.
* يعقد بمدينة ليون الفرنسية فى الفترة من 25 إلى 27 نوفمبر الجارى مؤتمر التعاون البحثى الأوروبى المشترك.
* تحدد يوم 27 نوفمبر الجارى آخر موعد لتسليم الموضوعات الصحفية المشاركة فى مسابقة للصحفيين حول قضايا حقوق الإنسان فى مصر للعام الثانى 2008.
* تجرى إنتخابات إتحاد الكرة المصرى يوم 28 نوفمبر الجارى، ويصل عدد أعضاء الجمعية

عدد رحلات السفن بالموانئ المصرية طبقاً للأنواع الرئيسية للسفن
خلال يوليو 2008

البيان	الأسكندرية	الدخيلة	دمياط	بورسعيد (غرب)	شرق بورسعيد	العريش	السويس	الأدبية	الغردقة	سفاجا	الحمراوين	أبو غصون	شرم الشيخ	نويبع	الإجمالى
سفن بضائع عامة	195	59	93	83	16	37	2	31	0	2	1	1	0	0	520
سفن صب جاف	18	31	20	5	1	2	0	3	0	5	3	1	0	0	89
سفن صب سائل	29	8	18	6	0	0	3	27	0	0	0	0	0	0	91
سفن الدحرجه	20	3	0	2	0	0	9	1	0	51	0	0	0	180	266
حاويات	47	56	97	68	132	1	0	0	0	0	0	0	0	0	401
سفن ركاب وسياحة	3	0	0	12	0	0	3	1	70	9	0	0	37	0	135
سفن أخرى	4	0	5	241	0	0	0	0	0	0	0	0	5	0	255
إجمالى عام	316	157	233	417	149	40	17	63	70	67	4	2	42	180	1757

بيان بعدد الحاويات المتداولة بموانى الجمهورية
خلال يوليو 2008

الميناء	عدد السفن	برسم البلد				ترانزيت				الإجمالى	
		وارد		صادر		وارد		صادر			
		طن	TEU	طن	TEU	طن	TEU	طن	TEU	طن	TEU
الأسكندرية	73	284705	22861	176039	17550	3036	252	4642	433	468422	41096
الدخيلة	69	441627	31899	189837	26153	48809	3168	48821	3510	729095	64730
دمياط	126	114163	7795	103873	12023	421517	42154	390952	40648	1030504	102620
بورسعيد(غرب)	100	84450	9585	80096	11576	203429	23575	187636	20617	555611	65353
شرق بورسعيد	147	36957	5101	84173	8139	783938	97972	831341	101856	1736409	213068
السويس	3	0	16	161	14	0	0	0	0	161	30
الإجمالى	518	961903	77257	634180	75455	1460729	167121	1463392	167064	4520202	486897

adopt in accordance with their strengths and weaknesses.

24. It is clear from the above discussions that governments in developing countries have no alternative but to initiate, as quickly as possible, the required reforms in the port sector. Issues that need to be addressed are: inefficiency, delays, unreliability of service, high cost. Some of these factors are due to the port organization inefficiency, but other factors are beyond the jurisdiction of the ports such as the customs, quarantines, and security. Also some factors are attributed to the inefficiency of the private sector themselves, such as incomplete paper work, faulty bill of laden (manifests), even in some instances, ships arrive and the required papers from the agencies have not been submitted at all.

25. Obviously, the strategy that is recommended is multi-faceted. Port Authorities all over the world are shifting to the "Land Lord" strategy. In such a strategy, inefficiency and low productivity and cost reduction can best be tackled through privatization of operations. This step has to be thoroughly designed to guarantee the high performance of the private operators and to establish competition in the market, which can be the best guarantee required. All the operations can be carried out by the private sector on Build-Operate-Transfer (BOT), Build-Operate-Own (BOO), Leasing or concession. At the same time the port authority, as the land lord, should guarantee the adequacy and availability of the common access facilities, such as: breakwaters, navigation channels, bridges, roads, rail-lines, power supply, water and sewerage. The land lord should also monitor the environment and make sure that the private operators are abiding by the environmental laws of the country.

26. Customs clearances has to be streamlined. Adequate EDI system should be introduced, most advantageously by private sector, to guarantee the exchange of information and documents via the electronic media.

27. For new terminals and new investments it would be easier to invite private sector to develop the new terminal(s) with no major constraints. However, in many countries the constraints are too strong to allow privatizing existing terminal and assets immediately. A stepwise approach was thought to be more practically feasible. This approach is to corporatize the operating companies with majority shareholding by the government (in some instances this ownership reaches 100 %). After establishing the new corporation, it divests its shares over a certain period of time stated in its charter of corporatization. While this approach can provide the time necessary to deal with difficult issues such as: labor rationalization, creating the necessary legal framework for privatization; and changing the culture of the organizations from a public sector mentality and behavior into a joint partnership with the private sector with a commercially oriented mentality.

28. A word of caution is due here since the experience so far with corporatization is not very encouraging. When a new corporation is established, it needs a completely new set of rules under which it operates and these rules cannot be controlled by the government. In the actual cases that it has been controlled, the results of the experience were disastrous. Examples of this are: Shipping Corporation of India, Karachi Shipbuilding and Engineering Works; Bangladesh shipbuilding and Steelworks Corporation....etc. All these corporations were operated under the existing government laws and regulations resulting in even worse operations that it started. Therefore, it should be understood from the beginning that any corporatization effort should be controlled by new rules and regulations that suite the particular industry and which is designed to enhance accountability, competition and profitability.

Privatization Methodology

29.A two stage privatization process for terminals is recommended.Namely:Stage I: soliciting expression of interest from major developers and investors, from which a short list would be ;prepared for Stage II

Stage II: sending the Letter of Invitation (LOI) to a short list of successful developers, selected on the basis of their superior ability to meet the selection criteria. It is very important to create the enabling environment for private sector participation and competition, with built in safeguards to prevent private monopolies to replace public ones.

30. The advantage of the two stage process is that it provides sufficient time to reduce the investment risks thereby providing for a more economical development. It allows: (i) government to implement any needed institutional changes for a privatized port development; (ii) Project Finance Facility (PFF) to be put in place which may provide some of the funding or may provide underwriting of the funding by others; (iii) potential developers to have the opportunity to identify other areas of concern that should be addressed in the Letter of Invitation (LOI); and (iv) government or developers complete the necessary planning for the common access facilities, such as rail, road, power supply, water and sanitation. Annex I presents an outline of Stage I request for expression of interest. The content of the document for Stage I would include the following:

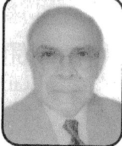
Introduction*
Project Definition*
Description of the Port
Scope of the project
Parameters for Terminal Development
Site Description
Tasks to be undertaken by Port Authority
Program for calling of Development Proposals (Stage II)
Instructions*
Pre-qualification Forms
Closure Date
Eligibility of Contractors
Consortia and Joint Ventures
Major Sub-contracts
Subsequent Change of Partner Companies or Sub-contractors
Basis of Evaluation of responses to this Prequalification of Prospective Developers
Information to be provided in response to this Prequalification of Prospective Developers
Appendix A: Drawings*
Appendix B: Pre-qualification Forms*

Commercialization and Competition

31. In order for the corporatization process to succeed, competition should be guaranteed as well as issuing a charter for the new corporation that defines its obligations and rights. The charter would also outline the penalties for non-performing; such as the resignation of the board of directors and appointment of a fresh one. The charter, which is the cornerstone of the corporatization process, should have the purpose of creating the desirable commercial, financial and regulatory environment to enable the new company to operate in a market driven environment. The following points should be considered inter-alia in the market oriented charter:

* The company's administrative procedures should be flexible for effective and timely action in a market environment and accordingly exempted from mandatory government procedural requirements (even if it is wholly owned by government);
* The procurement of goods and services by the company should be on terms decided by the management (Board of Directors) of the company under established procedures emulating international experience;
* The strategic decisions of the company should be market driven and that effective planning and analysis should precede any vital decision affecting the company;
* Ability to recruit most desired skills on prevailing market rates and to provide incentives for development of skills by the employees;
* Undertaking timely replacement of equipment and the introduction of modern technologies to maintain competitiveness in the core business of the company;
* Flexibility to enter into contracts with the private sector and to negotiate the fees and tariffs with the companies customers.
* Disassociation of the company from the National Budget.

Port Efficiency and Competitiveness



DR. ISMAIL MOBAREK

Part 2

Summary of Part I:

Part I indicated the role of sea ports in the socio economic development in any nation stressing the fact the sea ports are the main gateway of any country to international trade. Such vital role of ports originates from the fact that approximately 70% of the world trade is moved via water transport, out of which 70% is moved in containers.

Governments in mostly all countries have realized through numerous experiences that releasing ports from the sovereign control of the state into the hands of the private sector to operate, manage and develop under the supervision of the government will transfer the ports' sector in those countries to a desired level of efficiency that contributes much to the economic development and social stability of those countries. The involvement of the private sector in ports' development can be achieved via various successful techniques for example: leasing and concession agreements.

The private sector on the other hand side, striving for growth in profits and market expansion is much interested in this cooperation driven by cost reduction motive. An objective that can only be attained through cutting the logistics cost, meanwhile assuring an adequate level of quality service.

The global shipping market, a main stakeholder of the ports' activities, has seen several changes as well. Rising trend towards feeder container ships driven by the increasing growth of hub & spoke ports. A rigorous competitive market where synergy prevails leads shipping lines to be allied in consortia and to contribute to ports' ownership and management.

The above trends are normal reflections to a world economic system that heads towards globalization and businesses alliance.

Status of Regional Ports

19. The regional ports in South Asia, the Middle East, Africa and parts of South America and Eastern Europe, all belong to developing countries and are majorly run as public sector ports. The introduction of the private sector in ports development & management can still be noticed in some .of these countries

In Pakistan, Karachi port has granted concession to one container terminal to APL, and another terminal in Port Qasim to P&O. In Colombo port South (Asia Gateway Terminal (SAGT) formerly Queen Elizabeth Quay (QEQ The QEQ has been leased for a period of 30 years by the Sri Lanka Ports Authority (SLPA) to the terminal operator South Asia Gateway Terminals (SAGT) to develop and operate on a BOT basis.

India is encouraging the involvement of the private sector in port management & development, on of the successful examples is Port of Chennai (Madras) where the development of the second container terminal on BOT basis was awarded to PSA – SICAL Consortium in December 2006 for 30 years.

In 2007, NOL group APL carrier as a member of The New World Alliance and as a part of a consortium including Dubai Ports. The map is now redrawn for hub, sub-hub, and dedicated feeder ports, and common feeder ports. The emerging map would define ports operated by consortia ships; to these ports freight would be cheaper. All other ports that would be left out would suffer from higher freight rates which would cost their economy dearly.

20. In general, developing countries ports which are still operated by public sector suffer from inefficiency, low productivity, unreliability, and high waiting and turnaround times for ships as well as cargo. Moreover, the cost of the service through those ports is quite high due to the above mentioned inefficiencies as well as corruption and the unofficial costs incurred by cargo owners.

Costs to the Economy

21. This inefficiency is costing the economy dearly. The first clear effect is the higher freight cost to the inefficient ports. Freight rates are some $200 to $300 per ton higher to inefficient ports as compared to efficient ones. In addition, Handling Charges , as announced by certain ports, are as follows: Chittagong $43/D20, Karachi $20/D20. Moreover the cost of passing one ton of break bulk cargo through ports is $10 to $15 higher in developing countries' ports compared to efficiently run ports like Singapore and Hong Kong. These are economic costs that include the cost of ship waiting time, delays in cargo clearance in the ports, unofficial charges and gratuities. As a result of the unreliability of the service, manufacturing industries in the respective countries have to increase their inventories to cover the delay in logistics. According to the experts this cost the countries economies an additional $200 million, which clearly is penalizing their exports competitiveness.

22. If one adds the various economic costs to any of the developing countries whose ports are run by public sector, it would be as follows (depends on the size of the trade, assuming a typical 20 million tons of annual cargo throughput and 0.5 million TEUs containers handled):

Increase in freight rates	$ 500 million
Increase in costs of container handling	$ 200 million
Increase in costs of other cargo	$ 300 million
Increase in manufacturing inventory cost	$ 200 million
Total	**$1200 million**

Which gives an estimate of the economic costs of inefficiencies in the port sector of more than one billion dollars. For the developing countries this cost is very high and can be definitely saved without capital investment. It only need the political will, commitment to solve the problem, and to accept giving up the public sector monopoly of the port activities and increase the share of the private sector who can address these issues more efficiently and aggressively.

Recommended Strategy

23. It is therefore clear that factors affecting the success or failure of a port development strategy can be divided into two major categories:

I) Institutional factors and issues; including the type of port organization) and its degree of autonomy, commercial behavior, efficiency and freedom to take decisions to respond to customer requirements and the .market forces

ii) Factors which cover the financial services and its availability;) informatics which would include Electronic Data Interchange (EDI), and hinterland infrastructure and its adequacy for provision of the required port services.

The key message resulting from such analysis became quite clear: all ports must be more responsive to user needs for quality service, including door to door shipment (multimodal transport) and lower costs of total transportation services. Ports that fail to respond suffers relative loss of business, and the economic perspectives of their hinterlands would be worsened. Another message is that there is a need to provide ports with the institutional capability to respond effectively to the dynamics of shipping pattern changes, take strategic decisions and associated business risks to establish the most appropriate position to

الموسوعة البحرية والتأمينية والتجارية

ENCYCLOPEDIA OF MARITIME, INSURANCE & INTERNATIONAL TRADING

الحلقة الثانية

دكتور ربان/ منتصر السكرى

الباب الأول

المصطلحات التجارية والفنية المستخدمة فى عقود التجارية الدولية (الإنكوتيرمز وترجمتها باللغة العربية)

20 - **التسوية الودية:** الإتفاق على حل الخلاف أو النزاع بطريقة ودية بين الأطراف بدون اللجؤ إلى القضاء أو التحكيم

20-AMICABLE SETTLEMENT
To find a settlement of a dispute in a friendly way.

21 - **الأنيمومتر:** آلة تستخدم لقياس قوة الريح وإتجاهها

21- ANEMOMETER
An instrument to measure the strength of wind

22 - **يلغى . يفسخ. الإلغاء أو الفسخ:** إلغاء أو فسخ العقد أو مشارطة التأجير

22-ANNUL, ANNULMENT
The cancellation of a contract or charter party.

23 - **قبل الظهر (الفترة الصباحية):** فترة النهار التى تمثل نصف يوم، وتبدأ من بعد منتصف الليل وحتى الظهر

23- ANTE MERIDIEM (A.M)
Before midday

24 - **العيب الظاهرى:** العيب الواضح فى البضاعة بمجرد الرؤية وهو عكس العيب الخفى أو العيب المستتر

24- APPARENT DEFECT

25 - التحكيم: طريقة لحل النزاع ودياً بواسطة قضاة خصوصيين (محكمين) يتم إختيارهم بمعرفة الأطراف المتنازعة دون اللجؤ إلى القضاء العادى (بدون عرض القضية أمام المحاكم)

25- ARBITRATION
Settlement of a dispute by private judges (arbitrators) appointed by the parties disputing. Thus the state's jurisdiction will be largely excluded

26 - **قرار التحكيم:**
وهو القرار الذى يصدره المحكمون بعد إنتهاء فحص الموضوع المعروض عليهم

26-ARBITRATION AWARD

27 - **الحجز على السفينة:**
حجز قانونى يوقع تنفيذاً لحكم أو لأمر قضائى بمنع السفينة من الإبحار (أو مغادرة الميناء) لمدة معينة وذلك ضمناً لحق الدائن

27- ARREST
The seizing of a vessel by legal measures taken by court, thus stopping such vessel, for a certain period from trading in order to satisfy a creditor

28 - **فى أسرع وقت ممكن:** مصطلح معناه (فى عمليات التأجير) أن يتعهد المستأجرون بمد السفينة بالبضائع عند الشحن أو بسحب البضائع من السفينة عند التفريغ فى أسرع وقت ممكن وبما يتلائم مع إمكانيات السفينة وعرف الميناء

28- AS FAST AS CAN
Charterers to supply cargo to a vessel when loading, or to take cargo from a vessel when discharging, as fast as the vessel can take or deliver its cargo, in accordance with customs of the port

29 - **الوكيل أو المعهود إليه بعمل ما، أو المتنازل له عن حق ما:**
الوكيل أو الشخص المعهود إليه بعمل ما، أو الشخص المتنازل له عن حق ما.

29- ASSIGNEE
One who receives rights from an assignor

30 - **المنيب ، المتنازل:**
الشخص الذى يعين شخص ما، أو يعهد إليه بعمل ما، أو المتنازل عن حقه لشخص آخر.

30- ASSIGNOR
On who assigns his rights to another.

31 - **الإسطرلاب:**
آلة تستخدم لقياس ارتفاعات الاجرام السماوية فوق مستوى سطح البحر وتستخدم لتحديد موقع السفينة فى أعالى البحار باستخدام معادلات رياضية خاصة.

31- ASTROLABE
An instrument used for Taking altitudes, and finding the heights of stars.

32 - **الممثل أو الوكيل القانونى:**
شخص له صفة قانونية يعين لتمثيل شخص آخر والوكالة عنه فى بعض إجراءات العمل، أو تمثيله أمام المحاكم التجارية.

32- ATTORNEY
One appointed to act for another in business or legal matters

33 - **اعتراف مستأجر السفينة بمالكها الجديد:**
إقرار مستأجر السفينة بحق مالكها الجديد بعد أيلولتها إليه.

33- ATTORNMENT
A charter makes a legal acknowledgement of the new owner of the chartered vessel

34 - **مشارطة التأخر (استرال):**
نموذج لمشارطة تأخير السفن لنقل الحبوب طبقاً للقواعد التى أقرها مجلس القمح الأسترالى واللجان التابعة له.

34- AUSTRAL C/P
A special charter party for carrying grain according to Australian wheat board regulations

35 - **خبير تسوية العوارية العامة:**
خبير فى أعمال التأمين البحرى يقوم بتقدير الأضرار والخسائر وتحديد الأنصبة والخسائر وتحديد الأنصبة الواجب سدادها بمعرفة الأطراف المعنية فى حالة العوارية العامة.

35-AVERAGE ADJUSTER
Expert on maritime insurance, fixing losses and contributions of parties involved in a general average

36 - **تسوية العوارية العامة:**
يتضمن تقرير خبراء تسوية العوارية العامة قواعد توزيع جميع المصاريف الناتجة عن حالة العوارية العامة على كل من ملاك السفينة وأصحاب البضائع.

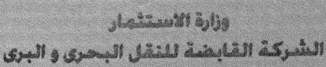
36-AVERAGE ADJUSTMENT
Expert adjuster's plan for distributing costs arising from general average (see there) to the parties concerned, I.e. ship-owner and proprietor (s) of cargo.

37 - **سند العوارية العامة:**
تعهد يوقع عليه مستلم البضاعة (فى حالة إعلان العوارية العامة) بتسديد أو تحمل نصيبه فى الأضرار (أو فى الخسائر العمومية المشتركة).

37- AVERAGE BOND
By signing an average bond the receiver of a cargo involved in a general average guarantees that he will bear or pay his contribution

38 - **مصاريف العوارية:**
النفقات أو التكاليف التى يدفعها مالك السفينة فى حالة إعلان العوارية العامة أو فى حالة الإنقاذ البحرى. وإذا كانت هذه النفقات قد دفعت على وجه صحيح وبسبب صحيح يقدره خبير التسوية العوارية العامة، فإن الخبير يدرجها ضمن قيمة العوارية.

38-AVERAGE DISBURSEMENTS
Expenditure incurred by the Ship-owner in connection with a general average act or an act of salvage. Such expenditure, when properly incurred. Is recoverable from the GA or salvage fund created by the adjuster. Hull underwriters are not liable directly for GA expenditure. The assured must recover his expenditure from the GA fund. Underwriters' liability for GA contribution, if any, will incorporate their proportion of the GA expenditure that is included in the contribution paid by the insured.



وزارة الاستثمار

الشركة القابضة للنقل البحرى و البرى

شركة الاسكندرية لتداول الحاويات و البضائع

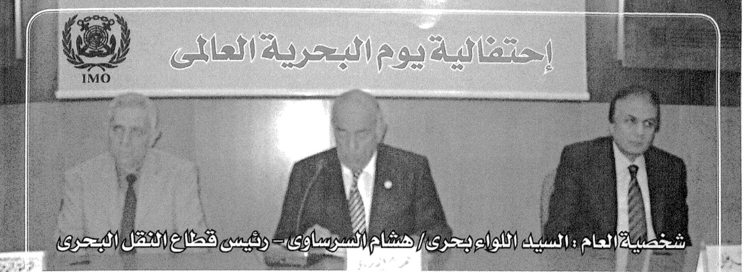
- هى أولى الشركات المصرية فى مجال تداول الحاويات و البضائع (23 عاما)

- الشركة تتداول اكثر من 800 الف حاوية مكافئة سنويا من حاويات التجارة الخارجية المصرية

- الشركة تقوم بشحن وتفريغ و تخزين الحاويات كما تقدم انشطة تستيف البضائع و تخزين بضائع الحاويات المشتركة

- يتوفر لدى الشركة مستودعات جمركية خارج الميناء (البشرى - البيضا - العامرية) لتخزين الحاويات و البضائع





احتفلت جمهورية مصر العربية الشهر الماضى بيوم البحرية العالمى وذلك بقاعة المؤتمرات بالهيئة العامة لميناء الإسكندرية وذلك بحضور لفيف من كبار الشخصيات وخبراء النقل البحرى. كما شرف الحفل بحضور السيد الدكتور / محمد فرغلى - مدير الأكاديمية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحرى.

وقد تميز الاحتفال هذا العام بمرور ستين عاماً على إنشاء المنظمة البحرية الدولية IMO .

ولا شك أن الأحتفال بيوم البحرية العالمى سنويا يجدد فى الأذهان التطورات المتلاحقة فى صناعة النقل البحرى والتى تعمل وزارة بقيادة معالى الوزير المهندس/ محمد لطفى منصور على إتخاذ القرارات ونهج السياسات التى من شأنها مواكبة مصر للتطورات العالمية والسير تجاه تحقيق المعايير القياسية الخاصة بالسلامة البحرية والأمن البحرى وكذا الإهتمام بالبنية البحرية ورفع مهارات العنصر البشرى.

وقد بدأت مراسم الحفل الساعة العاشرة صباحاً بإلقاء السيد اللواء بحرى/ هشام السرساوى رئيس قطاع النقل البحرى كلمة معالى المهندس/ محمد منصور - وزير النقل والتى تؤكد على الجهود المبذولة من أجل وفاء مصر بإلتزاماتها الدولية فى مجال النقل البحرى، كما قام السيد اللواء/ مصطفى رفعت - مدير عام العلاقات العامة بهيئة ميناء الإسكندرية بإلقاء كلمة سكرتير عام المنظمة البحرية الدولية فى هذه المناسبة.

ثم أطلقت السفن الصفارات إحتفالاً بهذا اليوم.

وتمشياً مع سياسة التحفيز وتأكيد جودة الأداء فإنه يتم كل عام بهذه المناسبة توزيع الجوائز وقد تم بناء على الإستفتاءات التى تمت توزيع الجوائز التالية:

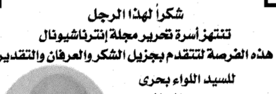
شخصية العام : السيد اللواء بحرى/ هشام السرساوى - رئيس قطاع النقل البحرى

ميناء العام : ميناء الإسكندرية والدخيلة وتسلم الجائزة السيد اللواء بحرى / توفيق أبو جندية

سفينة العام : السفينة المصرية فاست شالنجر

الميناء التخصصى للعام : ميناء بترولى: رأس غارب، ميناء تعدينى: رأس حجرية، ميناء سياحى: بورت غالب

وأنتهت مراسم الأحتفال بتبادل كلمات التهنئة والشكر للسادة الحضور



للسيد اللواء بحرى
محمد عبد العظيم طعواش

على ما قدمه من أعمال وإنجازات وتطوير على المستوى الدولى والمحلى أثناء فترة توليه منصب مدير ميناء الدخيلة

راجين الله عز وجل أن يوفقه فى حياتها القادمة وأن يمنحه الصحة والعافية

شكراً لهذا الرجل

تتقدم أسرة تحرير مجلة إنترناشيونال بجزيل الشكر والعرفان والتقدير

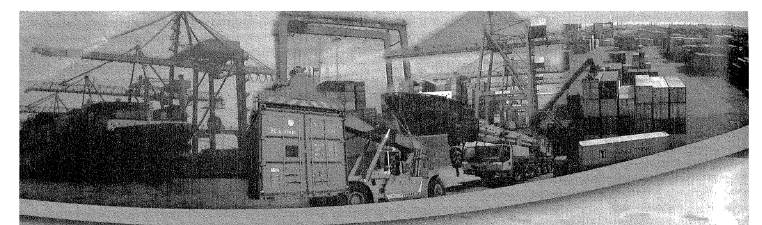
للسيد اللواء بحرى
مصطفى رفعت هلال



على ما قدمه من أعمال وإنجازات أثناء فترة توليه منصب مدير عام التنظيم والإدارة والعلاقات العامة والإشراف على الشئون الإدارية بهيئة ميناء الإسكندرية

علماً بأن سيادته حاصل على وسام الجمهورية والقدوة الحسنة والخدمة الطويلة من رئيس الجمهورية

راجين الله عز وجل أن يوفقه فى حياته القادمة وأن يمنحه الصحة والعافية







Holding Co. For Maritime & Land Transport

Port Said Container & Cargo Handling Co.

The unique location of Port Said at the northern entrance of Suez Canal is an attractive factor to world shipping lines as its deviation angle Zero which according to world studies reduces handling cost by $2.5 per container .
PSCT achieved handling volume 1041388 TEU in 2007 against 1011166 TEU in 2006 with average growth about 3%.
Port Said Port leap from 60 to 35 in world ranking issue 2006 .

CONTAINER HANDLING ACTIVITY :

* Container yard area 467130 m2.
* Planned annual capacity 800.000 TEU .
* LCL store 6000 m2
* Quay productivity 1158 Box / meter / quay .
* Handling rate 25 Box/hour/crane.

EQUIPMENT

- 9 Ship to shore Gantry Cranes .
- 2 (80 -100 tons) Mobile Harbor Cranes.
- 9 Rubber-Tyred Yard Cranes (RTG)
- 34 Reach Stackers.
- 47 Tractors & Semi-Trailers

MAINTENANCE & REPAIR OF CONTAINERS

A specialized workshop responsible for maintenance & repair of containers in accordance with (IICL) standard .
Also it's responsible for washing/cleaning containers.
Its capacity is 600 TEU/month.

WEB: www.pscchc.com
E-MAIL:info@pscchc.co

INLAND PORT

- Located on an area of 50000 m2 at 10th o Ramadan city .
- Terminal capacity 6000 TEU general cargo/ca
- One LCL store 2000m2.



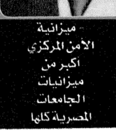
يحيى الجمل: مصر تعيش أزمة متعددة الوجوه

- أقول للرئيس مبارك: بيدك منع الانفجار.. بالديموقراطية وحقوق الإنسان والبحث العلمى
- من المهم أن ينص الدستور الجديد على حرية تكوين الأحزاب دون قيود.. وتولى منصب الرئاسة لفترتين فقط
- أدعو إلى جمعية تأسيسية منتخبة تحت إشراف قضائى لتضع دستوراً جديداً لمصر
- عبد الناصر غيّر وجه المجتمع المصري.. لكن غابت الديموقراطية وكان الانفراد بالسلطة
- ميزانية جامعة القاهرة تغطى رواتب الأساتذة.. ولا يبقى شىء للبحث العلمى

وقلت للدكتور يحيى الجمل إننى أجريت سلسلة من الحوارات مع عدد كبير من الشخصيات وقد اتفق الجميع على خطورة الوضع الراهن وعلى حتمية اتخاذ خطوات جادة نحو الإصلاح، لكن أولويات الإصلاح تباينت حسب الرؤية الخاصة لكل شخصية، فما هى ملامح خريطة المستقبل فى ضوء الرؤية المستقبلية للفقيه الدستورى الدكتور يحيى الجمل؟..

يقول الدكتور يحيى الجمل:

فى البداية أنا أتفق مع كل من قال لك إن الوضع فى مصر خطير وإن مصر تعيش أزمة حقيقية على جميع المستويات سياسياً وإقتصادياً وثقافياً؛ أزمة متعددة الوجوه وفى تقديرى لابد أن تسارع مصر بالخروج من هذه الأزمة، والخروج من هذه الأزمة له أحد طريقين.. طريق أنا أرفضه بداءة وأرجو أن يجنبنا الله إياه، ويتمثل هذا الطريق فى تراكم الاحتقان وتراكم الإضرابات وتراكم الغضب لكى يؤدى فى النهاية إلى انفجار مدمر لكل شيء، وهذا ليس فى مصلحة أحد على الإطلاق، لا فى مصلحة النظام الحاكم ولا فى مصلحة الشعب المصري، إذن لابد من محاولة جادة وحقيقية لتفادى الانهيار، فكيف نتفادى الانفجار الذى يبدو أنه قادم حتماً ما لم تكن هناك وقفة جادة لإصلاح حقيقى وجاد؟. وأنت تقدم الموضوع ذكرت عبارة أنا كتبتها على رأس مقال بعنوان (يحسبون أنهم يحسنون صنعا) أيضا عندما تكلمت عن الرؤية أنا دائما أقول لابد من (بوصلة) نهتدى بها وكتبت مقالا فى الأهرام منذ فترة بعنوان (غياب البوصلة) وأى نظام لابد وأن يكون له بوصلة، وسأبدأ الحديث معك بقضية بسيطة جدا ، ففى الفترة الأخيرة جرت الانتخابات فى زيمبابوى وهى من أكثر بلاد العالم تخلفا وعلى رأسها حاكم مستبد فى الوقت نفسه الذى جرت فيه الانتخابات فى بريطانيا ، فى زيمبابوى جاءت الانتخابات برئيس جديد والانتخابات فى بريطانيا جاءت بحزب المحافظين فى الانتخابات المحلية، فى الوقت نفسه الذى جرت فى مصر ما يسمى بالانتخابات المحلية،والجميع يعرف - بما فيهم السلطة- ما جرى من عبث فى هذه الانتخابات حيث لم يذهب أحد إلى لجان الانتخابات، وفى أحسن التقديرات فإن النسبة لا تتعدى 2 % ، فهل من المعقول أن مصر لا تستطيع أن تكون مثل زيمبابوي؟ !وأنا أتصور أن يقوم الرئيس حسني مبارك الذى أعطى لمصر الكثير.. فخاض حرب أكتوبر وعرض حياته للخطر وكانت روحه على كفيه، وعندما جاء إلى الحكم كانت مصر تمر بظروف قاسية واستطاع أن يمتص التوتر، وأسهم فى إنشاء البنية الأساسية وأتاح مساحة واسعة من حرية التعبير، أنا أتوجه للرئيس حسنى مبارك وأقول له بيدك أن تحول دون حدوث الانفجار، ولا يمكن أن تحول دون حدوثه بالعلاوات ومانشيتات الجرائد، كذلك لا يمكن أن تحول دون حدوث هذا الانفجار عن طريق الأمن، وكل هذه الأمور مجتمعة لا يمكن لكل هذه العوامل مجتمعة أن تحول دون حدوث هذا الانفجار، وإذ ظلت الأمور على ما هى عليه فالانفجار قادم لا ريب فيه، لكن كيف نتفادى الانفجار؟ كيف نتفادى الدمار والعياذ بالله ؟ كيف نتفادى مزيدا من التخلف؟ أنا أقول إن تجارب العالم واضحة أمامنا.. فالعالم نهض على قدمين.. الأولى هى الديمقراطية وحقوق الإنسان والقدم الثانية هى البحث العلمي، والسؤال الذى يطرح نفسه الآن، ماذا لدينا من هاتين القدمين؟ الإجابة: ليس لدينا منهما شيء على الإطلاق، ليس لدينا ديمقراطية ولا حقوق إنسان ولا بحث علمي، لذلك أدعو الرئيس أن يعلن غداً – وليس بعد غد – الدعوة إلى جمعية تأسيسية منتخبة تحت إشراف قضائى لكي تضع دستوراً جديدا لمصر، وفى الإعلان نفسه يعلن الرئيس أنه باق فى السلطة لمدة سنة واحدة إلى أن يوضع هذا الدستور، فالجمعية التأسيسية تنتخب تحت إشراف قضائى ثم تضع الدستور الجديد ومن الممكن أن تستفيد من دستور 1971 قبل التشوهات التى حدثت به فى الفترة الأخيرة، فهذه ليست تعديلات دستورية لكنها تشوهات دستورية، لقد أسميتها خطيئة دستورية ،نخلص من ذلك أنه يمكن الاستفادة من دستور 1971 ودستور 1954 وكذلك يمكن الاستفادة من تجارب دول أوروبا الشرقية، فكثير من دول أوروبا الشرقية مرت بتجارب إصلاحية واستطاعت التغلب على عوامل التخلف بالديمقراطية، فوضع دستور جديد يتيح حرية تكوين الأحزاب بغير قيود، أما الرأى الذى يقول إن ذلك سيجعل عدد الأحزاب يزيد بطريقة مثيرة ومن الممكن أن يصل العدد إلى أكثر من مائة حزب، فأقول ليس هنا ك مشكلة ؛ فعدد الأحزاب الفاعلة لن يزيد على أربعة أو خمسة أحزاب، فنحن لدينا الآن ثلاثة وعشرون حزبا لا وجود لها ولا أحد يذكر أسماءها، فالجزائر بها أكثر من مائة وثلاثين حزباً وكذلك إسبانيا بها العدد نفسه تقريبا، لكن الذى يعمل على الساحة أربعة أو خمسة أحزاب، إذن لابد من إطلاق حرية تكوين الأحزاب.. هذا أولاً؛ أما النقطة الثانية فلابد من نصوص فى الدستور تمنع بقا ء رئيس الجمهورية فى موقعه أكثر من مدتين، وهذه النقطة أخذنا بها فى دستور 1971 خلال أول سنتين، لكن تم تعديل الدستور ليتيح لرئيس الجمهورية البقاء فى منصبه مدى الحياة!! لكن لم يستفد الرئيس الذى عُدل النص فى عهده لأن



- ميزانية الأمن المركزي أكبر من ميزانيات الجامعات المصرية كلها



- الادارة الحسنة تخلق ثروة والادارة السيئة تبدد الثروة .. والدليل اليابان

قضاء الله كان أسبق! وجاء الرئيس حسنى مبارك وأنا أعلم يقينا أنه لم يكن سعيداً بالمنصب فى بدايات حكمه، وكان راغبا ألا يبقى فى المنصب فترة طويلة.. الرئيس كان يقول ذلك فى البداية.. لكن ما حدث بعد ذلك أنه تصور أو صوَّر له من حوله أن مصر ليس فيها غيره، وهذا غير صحيح،فمصر مليئة بالكفاءات ومليئة بالشخصيات المخلصة التى يمكن أن تعطى عطاءً حقيقياً لهذا البلد، أنا أقول لابد من حرية تكوين الأحزاب ولابد من تداول السلطة، ولابد من استقلال القضاء، فمنصب وزير العدل ليس له معنى فهو وزير للمحاكم ولا يجب أن يتدخل فى عمل القضاة فيجب أن يكون هناك استقلال حقيقى للقضاة، وبعد ذلك فالشعب من حقه أن يقرر مصيره بنفسه، فميزانية جامعة القاهرة يتم إنفاقها بالكامل على مرتبات الموظفين والأساتذة ولا يبقى للبحث العلمى شيء على الإطلاق، وهكذا كل المؤسسات العلمية، فلابد أن يأخذ البحث العلمى حقه، فميزانية الأمن المركزى أكبر من ميزانية الجامعات مجتمعة، فالنظام يعتمد اليوم على الأمن، لكن التاريخ علّمنا أن الأمن لا يمكن أن يحمى نظاماً ما من أنظمة الحكم على الإطلاق، فرجال الأمن جزء من المجتمع منهم الغاضب والساخط والقلق والرافض وإن كانوا لا يصرحون بذلك أو يبدونه، نخلص من ذلك أن حُماة النظام أصبحوا ينظرون إلى النظام نظرة ارتياب ويشعرون أنهم مسخَّرين لغير ما يريدون فى داخلهم، كل هذا يمكن أن نتفاداه بمزيد من الديمقراطية الحقيقية وليس بالكلام عن الديمقراطية ، فالهدف هو تجنيب مصر الانفجار عن طريق وجود بوصلة تقودنا إلى الديمقراطية والبحث العلمى كقدمين يمكن أن تنطلق مصر بهما إلى المستقبل وذلك اهتداءً بالعديد من تجارب الدول التى سبقتنا، ولنا فى الهند القدوة والمثل.. حيث خرجت الهند من استعمار مرير وكذلك انفصال الباكستان عن الهند، والهند مشاكلها لا تحصى لكن نهرو وحزب المؤتمر آمنوا بالديمقراطية ورغم كثرة وتعدد العرقيات واللغات والديانات فى الهند إلا أن الهند انتفضت بالديمقراطية والبحث العلمى واستطاعت أن تكون دولة نووية ودولة مصدِّرة للبرمجيات والعمالة للعالم كله، فالهند تصدر موارد بشرية متدربة ومتعلمة ، فلابد من المصدر الحقيقى للتقدم وهو الديمقراطية والبحث العلمى.

• قلت للدكتور يحيى الجمل: هناك من يعبث بذاكرة الأمة عبر الكتابات الخاطئة للتاريخ.. فمن يحمى ذاكرة هذه الأمة؟

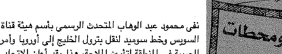
يقول الدكتور يحيى الجمل: لنجيب محفوظ كلمة جميلة فى هذا الصدد حيث يقول)إن التاريخ لا يكتب إلا عند ما ينتهى الفرقاء جميعاً(وحتى نستطيع أن نكتب التاريخ بطريقة موضوعية لا يمكننا أن نكتبه إلا بعد مرور فترة من الزمن، فلا يمكن أن نكتب تاريخ حسنى مبارك وهو موجود، ولا يمكن أن نكتب التاريخ منذ عهد الثورة حتى الآن بأمانة وموضوعية إلا بعد فترة، فعموماً الثورة كانت حتمية بعد أن تخلى الوفد القديم عن دوره فى مواجهة القصر وحماية الدستور ، فحدث الانقلاب العسكرى الذى احتضنه الشعب فأصبح ثورة، وفى الفترة الأولى للثورة كان هناك توجه وبوصلة تتجه نحو خدمة الكادحين حقيقة وكان هناك زعيم كاريزمى لا يتكرر.. لكن ماذا بقى من النظام الذى وضعته ثورة 23 يوليو؟ فى الحقيقة لم يبقَ إلا النظام الشمولى ، حيث انتهت كل الحسنات والإيجابيات ولم يبقَ إلا السيئات، فمثلاً دور مصر الذى صنعه عبد الناصر انتهى، حماية محدودى الدخل والعدالة الاجتماعية ذهبت ولم يبقَ منها إلا الشكل فقط، كل هذا ذهب وولى والسبب أنه لم يكن هناك نظام ديمقراطى يحمى تلك المنجزات مثل ديمقراطية الهند. فلابد أن يكتب التاريخ بموضوعية، وعموماً أنا كنت أحد الذين آمنوا بضرورة التغيير فى الخمسينيات، وأنا أحد الذين آمنوا أن عبد الناصر غير وجه المجتمع المصرى تغييراً حقيقياً، لكن تبقى قضية الانفراد بالسلطة وقضية الديمقراطية قضايا غائبة واستمر غيابها مع غياب العدل الاجتماعى وتآكل دور مصر الإقليمى والدولى.

• سألت الدكتور يحيى الجمل عن انهيار بعض قيم المجتمع المصرى الذى واكب تآكل الطبقة الوسطى..

فقال: أتفق معك تماما أن الطبقة الوسطى تتآكل لصالح مزيد من الفقر ومزيد من الثراء لشريحة صغيرة جدا فى أعلى قمة المجتمع، فنحن لدينا شريحة لا تتعدى مائة ألف.. هذه الشريحة تملك مقدرات مصر الاقتصادية، مائة ألف من بين خمسة وسبعين مليوناً، والطبقة الوسطى تتآكل شيئاً فشيئاً،حيث يصعد منها أفراد قليلون إلى أعلى، أما الغالبية العظمى فتهبط إلى أسفل حيث الطبقات محدودة الدخل، فالطبقة الوسطى كما تفضلت هى مخزن القيم داخل المجتمع.. هى رمانة الميزان.. هى الضابط، وباختفاء الطبقة الوسطا تختفى معظم القيم المجتمعية ويظهر الفساد من ناحية والتطرف من ناحية أخرى فكلاهما سبب ونتيجة فى الوقت نفسه.

• قلت للدكتور يحيى الجمل: يبدو أن مشاكل مصر تكمن فى مشكلة الإدارة، ومشكلة الإدارة تكمن فى مشكلة اتخاذ القرار .. نريد إلقاء الضوء على تجربتك فى الإدارة واتخاذ القرار؟ يقول الدكتور يحيى الجمل: أنا دائما ما أقول إن الإدارة الحسنة تخلق ثروة والإدارة السيئة تبدد الثروة.. وخير مثال على ذلك اليابان ومصر، فاليابان بها إدارة حسنة ولا يوجد بها موارد طبيعية وبها اقتصاد من أفضل إقتصادات العالم، لكن فى مصر نحن لدينا موارد طبيعية ومناخ وموقع، فى الوقت نفسه الذى لدينا إدارة بالغة السوء ! لذلك فحجم الاستثمارات الواردة إلى مصر محدودة للغاية مقارنة ببعض البلاد العربية مثل الأردن وتونس وذلك نتيجة الإدارة بالغة السوء فى معظم الدوائر الحكومية ذات الصلة، وأنا عملت كوزير للتنمية الإدارية، وأذكر أننى تقدمت لمجلس الوزراء بمشروع قرار بأن يقوم الوزراء بتفويض وكلاء الوزارات فى أغلب اختصاصاتهم ،حتى يتفرغ الوزراء للتفكير الاستراتيجى و لعمل السياسى بعيداً عن روتين العمل اليومى، لكننى ووجهت بثورة من الوزراء ومجلس الوزراء وقد قال لى أحد الوزراء يا دكتور: لن نستطيع أن نحكم وكلاء الوزارة لو طبق هذا الاقتراح! فعندما تلزمنى بالتفويض لن أستطيع أ ن أوجهه، وهذه نظرة قاصرة فى تقديرى، أنا أتصور أن الوزير رجل سياسة وبوصلة وتخطيط وليس رجل تنفيذ، وتم رفض القرار فى مجلس الوزراء، وهناك قرار آخر حيث وجدنا أن وقتا كبيراً للغاية يضيع من الوزراء فى الإجراءات البروتوكولية فى استقبال ووداع ضيوف الدولة وكذلك هناك العديد من الالتزامات الاجتماعية والشعبية الأخرى، لذلك اقترحا يقضى بتخصيص ثلاثة وزراء يومياً للقيام بتلك المهام ويستمر بقية الوزراء فى مكاتبهم للقيا م بشئون ومسئوليات وزاراتهم إلى أن يأتى دور كل منهم وهكذا، واستمر هذا القرار ستة أشهر تقريبا وكان الوزراء فى غاية السعادة من هذا النظام، لكن فجأة اتصل بى رئيس الديوان فى ذلك الوقت وأبلغنى أن هناك زيارة لملك عربى للقاهرة وأن رئيس الجمهورية طلب خروج الوزارة بالكامل لاستقبال الضيف، فطلبت من رئيس الديوان أن يشرح للسيد رئيس الجمهورية أن هذا النظام نريد أن نحافظ عليه بدون إستثناءات ولا نريد أن يهدم النظام بالتدريج ولكن كان للرئيس رأى آخر حيث كان الملك حسين فى زيارة القاهرة لتنقية الأجواء مع الرئيس السادات الذى أراد أن يظهر مدى الحفاوة بضيفه الكبير من خلال خروج مجلس الوزراء بالكامل فى استقباله، وبعدها بثلاثة أسا بيع جاء الشيخ زايد فى زيارة مماثلة وكان من الطبيعى أن يكون الاستقبال على المستوى نفسه ، وبذلك انتهى النظام الموضوع، وأنا لا أقول إن قرار الرئيس خاطئ فبالتأكيد كان لديه اعتبارات أخرى، لكن يجب أن ننظر إلى ما يحدث فى أوروبا أثناء استقبال مسئول ما، فوقت الوزراء وكبار المسئولين يجب أن يكون مخصصاً للعمل الحقيقى .

أخبار ومحطات



التصدى لأعمال القرصنة

نفى محمود عبد الوهاب المتحدث الرسمى بأسم هيئة قناة السويس بعض التقارير الدولية التى زعمت أن عمليات القرصنة فى البحر الأحمر تهدد بأغلاق قناة السويس وخط سوميد لنقل بترول الخليج إلى أوروبا وأمريكا ، موضحاً أن القراصنة يستهدفون السفن الصغيرة، علاوة على أن الدول الكبرى تنشر سفنها الحربية فى المنطقة لتأمين الملاحة، هذا وقد أعلن الإتحاد الأوروبى تشكيل قوة بحرية خاصة شاركت فيها ثمانى دول لمكافحة القرصنة فى منطقة خليج عدن وقرب الساحل الصومالى.

عملية طرح الموانى النهرية

تم تأجيل موعد عملية طرح الموانى النهرية أمام القطاع الخاص لمدة شهرين حتى يمكن الإنتهاء من التعديلات فى كراسة الشروط الفنية التى يقوم بإعدادها خبراء من الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحرى، وقد تحدد حق الإمتياز للشركات الفائزة فى هذه العملية بثلاثين عاماً.

عملية تطوير مجرى النيل

يستكمل نهر النيل بعد أربعة أشهر استعداداته لعملية التطوير من القاهرة إلى أسوان لاستقبال السفن والبواخر التى يصل غاطسها إلى 1.8 متر وذلك بعد نجاح هيئة النقل النهرى فى تطهير 94% من المجرى الملاحى للنهر، وتصل تكلفة هذه العملية إلى 181 مليون جنيه، كما أن هناك دراسات تقوم بها الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحرى لإنشاء عدة موانى نهرية على إمتداد مجرى النهر.

المؤتمر الدولى لحقوق الإنسان

يعقد المؤتمر الدولى لحقوق الإنسان فى مصر أول ديسمبر القادم، وتشارك فيه الأمم المتحدة، ومنظمة اليونسكو، والمفوضية السامية لحقوق الإنسان ، والفرانكفورية الدولية، ورؤساء البرلمانات والمنظمات الإقليمية فى الدول العربية والأفريقية ، ومن المتوقع حضور المؤتمر شخصيات مهمة عربية وأفريقية ودوليه معاً.

تحكم أوتوماتيكى فى سرعة السيارات

قامت بريطانيا بإجراء تجربة تكنولوجية جديدة للتحكم أوتوماتيكيا فى سرعة السيارات عن طريق القمر الصناعى، وذلك لإجبار السائق على عدم تخطى السرعة المقررة، ويقوم هذا النظام على التحكم فى السيارة التى تحاول تعدى السرعة المحددة وجعلها تسير بالسرعة المطلوبة ، وذلك عن طريق إرسال إشارات تحذيرية لسائقى السيارات لتخفيف السرعة أو إيقاف إمداد محرك السيارة بالبنزين.

الدخول لأسواق دول الكوميسا

تشارك مصر مع 4 دول أفريقية فى أعمال لجنة إعادة صياغة اتفاقية المشتريات الحكومية لدول تجمع الكوميسا مما سيؤدى إلى إتاحة الفرص أمام الموردين المصريين فى الدخول لأسواق دول تجمع الكوميسا والمشاركة فى المناقصات والمزايدات الحكومية التى تطرحها دول التجمع.

مصر عضو فى الوكالة الدولية للطاقة

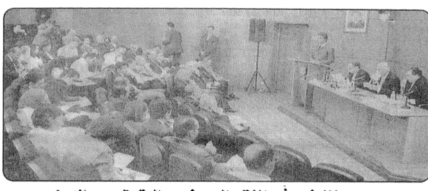
تم انتخاب مصر لعضوية مجلس المحافظين فى الوكالة الدولية للطاقة الذرية عن المجموعة الأفريقية، وذلك للدورة القادمة التى تستمر عامين، وقد أكدت السفيرة نائلة جبر مساعد وزير الخارجية لشئون العلاقات والمنظمات الدولية أن انتخاب مصر يرجع إلى مبادرة الرئيس حسنى مبارك الداعية لإخلاء منطقة الشرق الأوسط من كل الأسلحة النووية ، ومصداقية مصر ودورها فى عملية منع الإنتشار النووى، وموافقتها على التمديد اللانهائى لاتفاقية عام 1995 .

مصر والأزمة المالية العالمية

بقلم عبد السلام السيد أحمد

هبت عاصفة الأزمة المالية الأمريكية على العالم ليغزو تأثيرها كل الدول كبيرها وصغيرها، ولذا سارع رجال الإقتصاد لإيجاد ما يرونه حلاً لهذه الأزمة، ولذا فقد تم عقد إجتماعين وزاريين بمقر رئاسة الجمهورية بمصر الجديدة حيث بحث الرئيس حسنى مبارك التدابير اللازمة لمواجهة تداعيات الأزمة العالمية وتأثيراتها الإقتصادية.

وقد حضر الإجتماعين الدكتور أحمد نظيف رئيس مجلس الوزراء، والدكتور فاروق العقدة محافظ البنك المركزي والوزراء الدكتور عثمان محمد عثمان وزير الدولة للتنمية الإدارية، ورشيد محمد رشيد وزير التجارة والصناعة، ومحمود محي الدين وزير الإستثمار، ومحمد منصور وزير النقل، وأحمد أبو الغيط وزير الخارجية، وأنس الفقي وزير الإعلام، كما حضر الإجتماعين أيضاً جمال مبارك الأمين العام المساعد للحزب الوطني وأمين لجنة السياسات، ورؤساء بنوك مصر والأهلي وإتش سي بي إس، ورئيس إتحاد الصناعات والإتحاد العام للغرف التجارية، ولنفس الغرض فقد عقد الدكتور أحمد نظيف رئيس مجلس الوزراء مؤتمراً صحفياً مشتركاً مع الدكتور فاروق العقدة محافظ البنك المركزي والدكتور محمود محى الدين وزير الإستثمار، حيث أكد الدكتور نظيف قدرة القطاع المصرفي المصري على إستيعاب الأزمة المالية العالمية بالكامل ودون تأثير سلبي عليها، مشيراً إلى أن المشكلة التي يواجهها العالم في القطاع المصرفي واجهتها مصر خلال السنوات الأربع الماضية ونجح البنك المركزي من خلال إجراءات حاسمة وواضحة في تقليل تأثير التقلبات العالمية، كما أنه كان حريصاً على سلامة المدخرات المصرية وضمان كل إيداع داخل البنوك، هذا بجانب سير مصر على خط معين حيث شهدت السنوات الماضية نمو ما بين 6.8% و 7.2% ، وقد شدد رئيس مجلس الوزراء على أن حكومته مطالبة وبتكليف من الرئيس مبارك لوضع الآليات التي تبقى على معدلات النمو الإقتصادي دون تغيير في السياسة الأساسية للإصلاح الإقتصادي، ولذا فقد كلف الدكتور محمود محى الدين وزير الإستثمار بمهمته للمتابعة وإجراء لقاءات مع نظرائه في العالم لدراسة تطورات موقف الأزمة المالية العالمية.



نظيف يرأس المؤتمر الصحفي مع العقدة ومحى الدين

وأكد الدكتور فاروق العقدة محافظ البنك المركزي على أن البنوك قوية وفي حالة ممتازة، ولدى القطاع المصرفي قاعدة رأسمالية، ويتم مراقبته بمنتهى الحسم من البنك المركزي، مشدداً على أن الودائع آمنة والبنوك قوية وليست في حاجة إلى مساعدة، ويصل إحتياطي البنك المركزي من الإستثمارات الموجودة بعملات أجنبية في الخارج إلى حوالي 35 مليار دولار، كما أن الودائع لدى البنوك المصرية أكبر من التزاماتها بحوالي 15 مليار دولار، لذا فلا مخاوف من إنتشار العدوى من البنوك الأجنبية إلى البنوك المصرية خاصة بعد نجاح خطة إصلاح القطاع المصرفي التي أقرها الرئيس مبارك عام 2004 بنسبة تفوق الـ 95%.

وأشار الدكتور محمود محي الدين وزير الإستثمار إلى أنه لا يمكن القول بأن مصر في معزل عما يحدث في العالم من متغيرات إلا أن الجهاز المصرفي آمن ومتين وقادر على الإلتزام بما هو متعهد إليه من أمور لأنه يمتلك السيولة الكافية، كما أن مصر ليس لها إستثمارات مباشرة في إحدى المؤسسات المالية الكبرى التي انهارت مؤخراً إلا أن هناك أوجه أخرى للتأثر بالأزمة العالمية لأننا نتاجر مع العالم، وقد تتأثر صادراتنا برغم معدل نموها خاصة مع أوروبا وأمريكا، كما أنه من المرجح إمكانية تأثير الأزمة المالية العالمية على القطاع السياحي ولابد من البحث عن سائح جديد من الدول التي لديها معدلات نمو عالية.

آراء واقتراحات حول الأزمة

لقد كان لرجال المال والإقتصاد المصريين آراء واقتراحات حول الأزمة العالمية من أهمها:

- تأكيد الدكتور يوسف بطرس غالي وزير المالية ورئيس اللجنة الدولية للسياسات المالية والنقدية بصندوق النقد الدولي على أن القطاع المصرفي المصري لن يتأثر كثيراً من الأزمة المالية العالمية حيث أن أغلب عمليات الإقراض تقتصر على السوق المحلية، كما أن الإقتصاد المصري نجح في الحفاظ على معدلات نمو مرتفعة على الرغم من الأزمة المالية التي يمر بها الإقتصاد العالمي حيث فاق معدل النمو 7% للعام الثاني على التوالي ويعتبر ذلك من أعلى معدلات النمو الإقتصادي في منطقة اليورو متوسطي، وبالنسبة للبورصة فقد تأثرت من الهبوط الخارجي ولكن التأثير كان نفسياً لأن الشركات التي تتداول الأسهم في البورصة هي شركات بحالة جيدة وتعمل في إقتصاد ينمو بنسبة 7%.
- تأكيد الدكتور طارق كامل وزير الإتصالات وتكنولوجيا المعلومات على أن صناعة الإتصالات المصرية لم تتأثر بالأزمة الراهنة على المستوى العالمي، وأن إستراتيجية الوزارة ستظل كما هي في سياسة تحرير القطاع وتوسيع نطاق الخدمات، ودفع القطاع الخاص بمزيد من الإستثمار، كما أن هناك توسعات وتحالفات وإستثمارات جديدة من الشركات العالمية على أرض مصر في مجال الإتصالات وتكنولوجيا المعلومات.
- تأكيد جلال الزوربة رئيس إتحاد الصناعات المصرية على أن هناك جهود مكثفة لتقديم المساندة اللازمة للصناعة المصرية لمعاونتها في تجاوز آثار الأزمة المالية، والمطالبة بضرورة التنسيق مع شركة ضمان الصادرات لمساعدة المصدرين للحفاظ على السوق التصديرية بجانب توحيد الجهود بين وزارة التجارة والصناعة والمنتجين والمصدرين والقطاع المصرفي لوضع إستراتيجية شاملة للتعامل مع هذه الأزمة وفق توقيتات محددة.
- تأكيد نجيب ساويرس رئيس الغرفة الألمانية - العربية للصناعة والتجارية على أن الشركات المصرية الكبرى لم تتأثر خططها الإنتاجية وهناك توسع في قاعدة المشاركين في شركات الإتصالات، لكن المطلوب إتخاذ إجراءات حكومية سريعة لمساندة هذه الشركات والوقوف جانبها حتى لا تنهار أسهمها في البورصة برغم سلامة وضعها المالي.
- تأكيد محمد المصري رئيس الإتحاد العام للغرف التجارية على أن برنامج الإصلاح الإقتصادي المصري الذي بدأ منذ سنوات كان له أكبر الأثر في تحقيق الاستقرار في السوق المصرية في الوقت الراهن وعدم تأثرها بتداعيات الأزمة المالية التي تشهدها الأسواق العالمية في الوقت الحالي، وأن الإتحاد سيسعى خلال الفترة المقبلة في إطار توجهات سياسة الدولة إلى العمل على تنمية الإستثمارات خاصة في مجال التجارة الداخلية للحفاظ على قوة الدفع، واستمرار عمليات التنمية بمعدلاتها السابقة وهي 7%.
- تأكيد الدكتور جودة عبد الخالق أستاذ الإقتصاد بجامعة القاهرة ورئيس اللجنة الإقتصادية في المجلس الأعلى للثقافة أن الأزمة المالية والإقتصادية العالمية تتطلب تشكيل لجنة قومية مصرية لبحث تداعياتها وتأثيرتها على جميع قطاعات الإقتصاد المصري، وتحديد سبل التعامل معها إنطلاقاً من حجم الأزمة، وأن الجميع شركاء في الهموم والآمال والمستقبل.



الرئيس مبارك يرأس الإجتماع الوزاري

صفحات فى نظم الإدارة الحديثة

بقلم/ أحمد محمد سعد الدين

الحلقة الأولى : فكرة عامة عن نظم إدارة الجودة



1. مقدمة:
الجودة : ما زالت إسما مبهماً .. ومفاهيماً غامضة لدى الكثيرين ....

يقتصر مفهوم الجودة لدى بعض الناس فى مجتمعاتنا على مستوى فخر المنتجات وأدائها أثناء الاستخدام ، ولا يعني الإسم عند البعض الآخر إلا مجرد اسم غامض لا يوحى بالكثير ، وما زال الكثير من الناس غير قادرين على الفهم الكامل لمعناها ، فالبعض يعتقد بأنها إصلاحات سريعة تجرى فى المؤسسات أو موضة عابرة يمكن تعلمها بسهولة ، أو هدف محدد يحققونه ثم ما يلبث أن ينتهي.

غير أن مفاهيم الجودة لا تتوقف فقط عند مستوى الأداء العالى للمنتج أو مستوى أداء الخدمة فحسب ، بل إن الجودة فى مفهومها الصحيح تمتد لتشمل فى الأساس جودة العمليات نفسها والمدخلات التى أدت فى النهاية للحصول على المنتج أو الخدمة.

ولا شك أن مستوى تبنى الجودة فى المجتمعات قد أصبح مؤشرا صادقا لقياس مستوى تقدم المجتمع بأكمله ، فنحن نرى أن الكثير من الأفراد – فضلا عن المؤسسات – فى المجتمعات المتقدمة قد تبنوا مفاهيم الجودة فى حياتهم بحيث صارت تمثل لهم منهجا للحياة ، ولكن فى المقابل نجد أن الجودة ومفاهيمها لا تستحوذ إلا على جانب ضئيل من اهتمامات الأفراد فضلا عن اهتمامات المؤسسات داخل مجتمعاتنا.

ويمتد مفهوم الجودة فى عصرنا الحالي إلى حد التغلغل فى كل تفاصيل ومراحل تقديم الخدمة أوالمنتج أو أيا كان نوع العمل المقدم للعميل ، وتركز على احتياجات العميل فى المقام الأول وكيفية تحقيقها والتخطيط لها منذ بداية العمليات وحتى نهايتها ، فالجودة فى المفاهيم الحديثة تعرف بـ " الملائمة للاستخدام والغرض" ، فإذا كانت المنتجات أو الخدمات ملائمة للغرض الذى تم تقديمها من أجله فإن ذلك يعنى أن المنتج أو الخدمة قد تم تقديمها بمستوى جودة عالى ، وهذا المستوى يقاس بمقدار مطابقة المنتج للغرض الذى صنع من أجله ومقدار ملائمته للاستخدام المطلوب ومدى مطابقته لمتطلبات العميل.

دور الجودة وأهميتها فى عالم اليوم

تلعب الجودة دورا جوهريا فى عالم اليوم ، فمفاهيم الجودة قد أصبحت جزءا لا يتجزأ فى تقديم أى نوع من أنواع الخدمات أو المنتجات ، وأصبحت الجودة علما كاملا له مناهجه واختصاصاته ولم تعد علوم الجودة تقتصر على كونها مجموعة من العلوم النظرية بل أصبحت مجموعة من العلوم التطبيقية التى يظهر نتاجها فى الأجلين الطويل والقصير معا.

ويستطيع العملاء أن يروا بجلاء مستوى جودة المنتج أو الخدمة المقدمة من خلال ما يتطابق مع متطلباتهم فى المنتج أو الخدمة ، فكلما كانت خصائص المنتج أو الخدمة تتطابق مع غرض الاستخدام كلما كان مستوى جودة هذا المنتج أو الخدمة مرتفعا.

وأصبح بقاء الكثير من المنظمات واستمراريتها فى عالم اليوم مرهونا بمدى التزام تلك المؤسسات بمبادىء وتطبيقات الجودة ومدى تبنيها من الإدارة العليا فى تلك المنظمات ، فعالم اليوم يعيش فى حالة من المنافسة الشرسة التى لا تهدأ لحظة واحدة ، وأصبح معيار المفاضلة الوحيد بين السلع وبعضها البعض وبين الخدمات وبعضها البعض هو مدى إشباع تلك السلع أو الخدمات لرغبات عملائها الحاليين والمرتقبين ومدى ملائمتها للغرض التى قدمت من أجله.

ومن ثم أصبح ارتباط الجودة بمفاهيم مثل الاستمرارية والتحكم فى نسب الربحية والحصص السوقية أمرا لصيقا له أصوله العلمية التى تستند إلى علوم تطبيقية ودراسات واقعية عميقة.

2. نظرة تاريخية:
نشأة وتاريخ الجودة ومراحل تطورها

كانت جودة المنتج تعتمد بشكل رئيسى على مهارة الحرفى أوالصانع الذى كان مسؤولاً عن صناعة المنتج فى جميع مراحله ، ثم قدم العالم تيلور "Taylor " فكرة تحديد مسؤوليات العامل ويسمى بمبدأ التخصص وتقسيم العمل ، بحيث تقسّم مراحل تطوير المنتج على العاملين فى المصنع وذلك بهدف تركيز طاقات ومهارات العامل فى إطار معين ، بعد تلك المرحلة قدم العالم " Shewhart " مبدأ الطرق الإحصائية فى فحص قدرة أداء العملية الإنتاجية، ومن ثم تطور مفهوم الجودة ليمتد إلى الإدارة العليا فى تطوير المنتج.

لكن التطور الحقيقى لمفهوم الجودة بدأ فعليا بعد سنوات الحرب العالمية ، وقد شهد هذا المفهوم عدة مراحل منذ عصر الثورة الصناعية ومرورا بزمن الحرب هى كما يلى :

* عصر الثورة الصناعية (قبل عام 1900 م) : كان الحرفى أو الصانع مسؤولا عن صناعة المنتج فى جميع مراحله ولم تكن مسألة جودة المنتجات تشغل الصناع فى ذلك العصر إلا فى شكلها البدائى بواسطة ملاحظ للعمال.
* مرحلة الفحص أو التفتيش Inspection (1918 – 1937 م) : وكان مفهوم الجودة فى هذا العصر منحصرا فى عملية الفحص ، والفحص هو عملية فصل المنتجات المعيبة عن المنتجات المقبولة.
* عصر ظهور المبادىء الإحصائية (1937 – 1960م): أدخل العالم شيوارت "Shewhart" مبدأ الطرق الإحصائية فى فحص قدرة أداء العملية الإنتاجية Process capability ، وأصبحت الإدارات قادرة على تشخيص المشاكل التى تواجه سير عمليات الانتاج والتغلب عليها باتخاذ القرارات المناسبة وذلك بواسطة التشخيص الإحصائي.
* عصر ضبط الجودة Quality Control(1960– 1980)م : فى هذا العصر بدأت جهود علماء الإدارة تثمر وظهرت للنور نظريات تطبيقية فى مجال الجودة وأصبحت تطبق بشكل واسع فى الكثير من المصانع عبر العالم مما نتج عنه ثورة وصحوة كبيرة فى عالم الصناعة والمنتجات المطورة ، ويرتكز مبدأ ضبط الجودة على التخطيط لفحص العمليات منذ بداية إنتاج المنتج أو الخدمة مما ساعد على كشف الأخطاء مبكراً لكن هذا المبدأ لم يمنع من تكرار حدوثها.
* عصر تأكيد الجودةQuality Assurance (1980 – 1994) : بحلول التسعينات من القرن السابق ظهر مبدأ أكثر شمولا وهو مبدأ تأكيد الجودة ، ويقوم هذا المبدأ على التركيز على متطلبات العميل والذى أصبح هدف ومحور عمل المؤسسات نشأ عنه سهولة تعريف وتفادى المشاكل منذ البداية، مما زاد من توكيد الجودة للمستهلك أو العميل.

إدارة الجودة : التأكد من أن متطلبات العميل قد تم تحقيقها بالطريقة التى تضمن للشركة تحقيق أهدافها.

* عصر إدارة الجودة الشاملة TQM:Total Quality Management(1985: حتى الآن): خرجت الجودة عن إطارها التقليدى وأصبحت أكثر شمولا وأوسع نطاقا فى تطبيقاتها الإحصائية والإدارية لدرجة أنها أصبحت تطبق فى نشاطات عديدة كإدارة الموارد البشرية والإدارات المالية وفى التسويق والشراء وغيرها من النشاطات الإدارية المختلفة ، وأصبحت الجودة تستخدم لتطوير الأداء فى كل أنواع النشاطات.

والجدير بالذكر أنه بعد انقضاء الحرب العالمية الثانية توالى إصدار المواصفات العسكرية فى بعض الدول الكبرى مثل المواصفات العسكرية الأمريكية MIL Q 9858، والمواصفات العسكرية لحلف شمال الأطلنطى AQAP والمواصفات العسكرية الفرنسية RAQ، وجميع هذه المواصفات كانت تحدد شروطاً لأنظمة الجودة للمصانع التى تتعامل معها كموردين لمنتجات صناعية تدخل فى الصناعة الحربية النهائية لتلك الدول.

وبعد أن تطور المفهوم العالمي للجودة وفى ظل الإهتمام العالمى المتزايد بالجودة – ليس جودة المنتجات فقط ، بل وجودة العمليات أيضاً – وبعد أن تأكد للجميع أن الجودة ليست خياراً وإنما ضرورة لنجاح أى نظام اقتصادى فى مختلف القطاعات، أصدرت المنظمة العالمية للتوحيد القياسي أول سلسلة فى مجال نظم توكيد الجودة فى عام 1987، وكانت مجموعة الأيزو ISO 9001 ومنذ تلك الفترة تم التعديل عليها حتى صدرت عام 1994 لتتماشى مع المتطلبات والإحتياجات الخاصة بأنظمة إدارة الجودة المطبقة عالميا ثم صدر تعديلها الأخير فى عام 2000 وهو الإصدار السارى حتى لحظة كتابة هذه السطور.



كاتب المقال

- بكالوريوس إدارة الأعمال 1998 – كلية التجارة – جامعة القاهرة
- دبلومة الدراسات العليا في إدارة الجودة الشاملة من الرابطة الأمريكية للجودة والمجلس الأعلى للجامعات.
- رئيس فريق مراجعين معتمد من هيئة المواصفات البريطانية لنظام إدارة الجودة ISO 9001:2000.
- عضو الرابطة الدولية للمراجعين المعتمدين على نظم الإدارة IRCA .
- مراجع معتمد على نظام إدارة البيئة ISO 14001:2004.
- مراجع معتمد على نظام أمن وسرية المعلومات ISO 27001 .
- شهادة في التدريب الاحترافي – ICE Egypt
- شارك في تأهيل العديد من الشركات الصناعية والخدمية للحصول على شهادات الأيزو 9001 ، 14001 ، 27001 وتطبيق معايير نظم إدارة الجودة والبيئة خلال السنوات العشر الأخيرة.



إتحاد الموانى البحرية العربية

الإجتماع السادس للجنة الفنية الدائمة لتنمية المهام البشرية وتنسيق التعاون بين مراكز/ معاهد التدريب بالموانى البحرية العربية



لواء/ عصام بدوى

عقدت اللجنة الفنية الدائمة لتنمية المهارات البشرية وتنسيق التعاون بين مراكز / معاهد التدريب بالموانى البحرية العربية اجتماعها السادس بمدينة الإسكندرية –ج م ع الفترة من 13–14 أكتوبر 2008 ، بحضور ممثلى الدول العربية التالية:

1) المملكة الأردنية الهاشمية
2) الجمهورية التونسية
3)الجمهورية السودانية
4) الجمهورية العربية السورية
5) دولة فلسطين
6) جمهورية مصر العربية

كما حضر الإجتماع ممثلى كل من :

الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحرى (معهد تدريب الموانى) – هيئة ميناء الإسكندرية– هيئة قناة السويس– شركة الإسكندرية لتداول الحاويات والبضائع– الشركة القابضة لنقل البحرى والبرى – شركة الحلول المتكاملة للموانى – شركة الخدمات البيئية والبترولية (بيسكو) وفى بداية الإجتماع ألقى السيد اللواء بحرى/ عصام بدوى – أمين عام اتحاد الموانى البحرية العربية – كلمة ترحيب بالسادة الحضور شرح أهمية اللجنة وبرنامج العمل.

وقد تناولت اللجنة المذكرات الواردة بجدول الأعمال والخاصة بالآتى بالمناقشة:

1 – الموافقة على بنود جدول الأعمال
2 – متابعة ما تم تنفيذه من توصيات الإجتماع الخامس للجنة
3 – عرض توصيات الإجتما ع الخامس(السابق) للجنة تنمية المهارات البشرية على مجلس إدارة اتحاد الموانى البحرية العربية رقم (36)
4 – تقرير نجاح عن الدورات التدريبية التى تم تنفيذها خلال عام 2008 .
5 – عرض مخطط التدريب لعام 2009
6 – مقترحات تفعيل أداء اللجنة
7 – ما يستجد من أعمال
8 – موعد ومكان انعقاد الإجتماع السابع للجنة الفنية الدائمة لتنمية المهارات البشرية .

وقد قام السيد اللواء بحرى/ عصام بدوى – أمين عام اتحاد الموانى البحرية العربية باستعراض الموضوعات ودارت مناقشات بناءة من السادة أعضاء اللجنة الفنية.

وقد خلصت اللجنة للتوصيات التالية:

1 – حصر مراكز / معاهد التدريب والتكوين وكليات النقل البحرى فى البلاد العربية وبرامجها وإمكانياتها التدريبية وإعادة مخاطبة وزارات النقل بالدول العربية لإستكمال الحصر فى موعد أقصاه نهاية عام 2008 وذلك لعرضه على المكتب التنفيذى لمجلس وزراء النقل العرب فى دورته التالية (إبريل 2009).

2 – قيام الأمانة العامة لاتحاد الموانى البحرية العربية بعرض الموقف الحالى على مجلس وزراء النقل العرب بناءً على توصية اللجنة الفنية للنقل البحرى.

3 – ضرورة وجود إستمارة تقييم (Evaluation Form) للبرامج التى تم إنجازها لعرضها على اللجنة الفنية الدائمة لتنمية المهارات البشرية.

4 – تكليف معهد تدريب الموانى بإعداد دورة تدريبية عن كيفية وضع خطط تدريبية سنوية.

5 – ضرورة تجاوب الدول الأعضاء لإرسال مطالبها التدريبية لإعداد الخطط المستقبلية والتفاعل مع الدورات المعلنة وطبقاً لقرار مجلس إدارة الإتحاد.

6 – ضرورة تحديد ميزانية للدورات توزع على ما يتحمله الاتحاد والمعهد القائم بالتدريب والجهة الموفد منها المتدربين.

7 – ضرورة تعيين مسئول دائم ونقطة اتصال (Focal Point) بين اتحاد الموانى البحرية العربية والإدارات البحرية بالدول العربية فيما يخص التدريب.

8 – قيام الأمانة العامة للاتحاد مع معهد تدريب الموانى والشركات المنوط بها التدريب بوضع خطط تفصيلية عن الدورات التى قام السادة أعضاء اللجنة باختيارها للعام القادم 2009 ، يتضمن الخطة:

– أسم الدورة التدريبية – مكان انعقادها
– عدد المتدربين – التكلفة .. ألخ

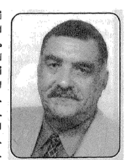
تعرض على مجلس إدارة الإتحاد فى إجتماعه القادم (أول نوفمبر 2008) للتصديق .

9 – إخطار السادة الدول الأعضاء بالخطة وتفاصيل الدورات بعد اعتماد الخطة من مجلس إدارة الإتحاد.

10 – تم تنفيذ عدد من ورش العمل بمعهد تدريب الموانى بتاريخ 2008/10/14 بعنوان :

– التدريب البحرى – رفع كفاءة عمالة الموانى

بطولة العالم للصيد الشاطئى للشباب بمصر عام 2009



أكد اللواء أ.ح/ محمد الديب المرشح لرئاسة الإتحاد المصرى لرياضة صيد الأسماك عن أمل جميع هواة صيد الأسماك فى إنجاح تنظيم بطولة العالم لصيد الأسماك الشاطئى للشباب بمصر عام 2009 بعدما أسند الإتحاد الدولى لرياضة صيد الأسماك للاتحاد المصرى شرف إقامتها بمصرنا الغالية.

جاء ذلك عقب القرار الذى أصدره سعادة المهندس/ حسن صقر رقم 167 لسنة 2008 بإعتبار الاتحاد المصرى لرياضة صيد الأسماك اتحاداً رياضياً حاسماً بذلك أى خلاف فى وجهات النظر.

حيث ينتظر إنعقاد الجمعية العمومية العادية للاتحاد فى نوفمبر 2008 والتى يشتمل جدول أعمالها على إنتخاب مجلس إدارة جديد للدورة 2008/2012.

ويعد اللواء أ.ح/ محمد الديب الرئيس السابق للاتحاد أقوى المرشحين وقد أكد أن أولى أهدافه للإتحاد هو الحرص على ترشيح مصر لتنظيم فاعليات عالمية متعددة منها: تنظيم بطولة التاسعة عشر للصيد بالجر بالبحر الأحمر عام 2010 كذا بطولة العالم الثالثة للأندية للصيد بالجر 2010 أيضاً.

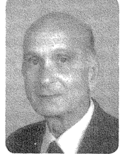
ويعلق معظم الهواة أملهم على إعادة أمجاد هذا الاتحاد.



رئيس مجلس الإدارة
نائب رئيس مجلس الإدارة
وأسرة تحرير مجلة إنترناشيونال
وجميع العاملين بها
ينعون بمزيد من الحزن والأسى
السيد الفاضل / چورچ إلياس سابا
داعين الله عز وجل
أن يتغمد الفقيد العزيز بواسع رحمته
ويسكنه فسيح جناته
ويلهم آله وذوية الصبر والسلوان



صناعة النقل البحرى تواجه تحّديات التدريب



عميد بحرى متقاعد عبد العزيز أبو قنديل

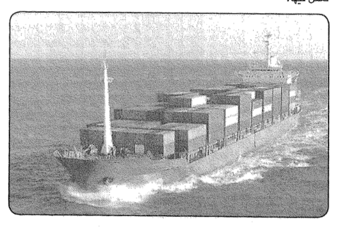
تُعتبر صناعة النقل البحرى أحد دعائم العولمة أو العالمية GLOBALISATION فسفن أسطول النقل البحرى العالمى تحمل أكثر من ٩٥٪ من إجمالى التجارة العالمية.

وكثير من أنظمة هذه الصناعة لها جذور عميقة فى علوم الهندسة الميكانيكية وهندسة تصميم وبناء السفن والإقتصاد والماليات والقانون البحرى إلى جوار العمل البحرى على ظهر السفن وإدارة تشغيلها .. ألخ ، لكن صورتها لدى الرأى العام لا تتسم بالمديح والثناء اللائقين بها. فمنظر الطيور البحرية المبلّلة بالزيوت والشواطئ الملوثّة بالزيوت تجعل الرأى العام يرى أن الصناعة هى مصدر كبير لتلويث البحار وقاتلة للطيور والأحياء المائية، وأنها بصفة عامة مقصّرة فى المحافظة على نظافة البيئة.

وبالرغم من أن هذه الحوادث يمكن اعتبارها فرديّة تماماً وإستثناءً، لكنها تظهر بوضوح أمام المتعطشين للنقد والسياسيين الذين يشاهدون الآثار الحزينة للشواطئ والطيور الملوثّة بالزيوت عبر شاشات التليفزيون . أما ما تقدمه صناعة النقل البحرى من فضل فى خدمة الإقتصاد العالمى ورفاهية الشعوب فإن ذلك إما أن الشعوب لا تذكره أو أنها لا تعرفه.

والفهم لدى عامة الشعب هو أن صناعة النقل البحرى هى مجرد العمل فى سفن البحرية التجارية، ولهذا تقوم المعاهد البحرية بإعداد الكوادر للعمل على ظهر السفن التجارية فقط، وهذا يعتبر فهماً قاصراً. فبالإضافة إلى مهنة العمل فى السفن التجارية فإن صناعة النقل البحرى تشمل مهناً أخرى كثيرة مثل تصميم وبناء السفن والهندسة البحرية والمعاينات البحرية SURVEYING والسمسرة أو الوساطة البحرية SHIP BROKING والتحكيم وفق القانون البحرى ARBITRATION والتأمين البحرى والعمليات التجارية فى تشغيل السفن COMMERCIAL SHIPPING وتمويل تشغيل السفن SHIP FINANCE .. ألخ.

وبعض هذه المهن والأعمال المكمّلة فى صناعة النقل البحرى تتطلب خبرة عملية على ظهر السفن التجارية، لكن الكثير منها لا تتطلب مثل هذه الخبرة العملية. فالوظائف التى تحتاج إلى خبرة عملية سابقة هى إدارة أعمال السفن والعمل فى خدمات السفن والموانى حيث تُعتبر الخبرة العملية العنصر الأساسى للأهلية للعمل فى تلك المهن . أما المهن الأخرى فيكفى للقيام بأعمالها معرفة السفن والبضائع والجغرافيا والأسواق التى تعمل فيها.



وتتكون صناعة النقل البحرى فى أى دولة من قطاع متحرك MOBILE وقطاع ثابت FIXED وأمثلة على القطاع المتحرك هى إدارات تشغيل السفن وأعمالها ، والسمسرة البحرية سواء تأجير السفن أو بيعها أو شرائها، وشركات التأمين البحرى ومكاتب الشئون القانونية وتسوية المنازعات، ومكاتب الخبرة والاستشارات البحرية ووكلاء بيع الوقود ومكاتب تمثيل الملاك.. الخ. وهذه جميعها يمكن أن تتواجد فى أى مكان فى العالم وتعتمد فى عملها على الإتصالات وعلى الجودة فى الأداء وعلى تقليل التكاليف.

أما القطاع الثابت فيشمل خدمات الموانى من إرشاد وقطر وإنقاذ السفن ، والتوكيلات الملاحية، وورش بناء وإصلاح السفن، ومكاتب معاينة البضائع وأثار الحوادث البحرية.. الخ . وهذا القطاع يجب أن يتواجد فى الموانى ولا يمكنه القيام بأعماله بالكوادر الغير متخصصة من ذوى الخبرة السابقة.

وهناك مشكلة فى معظم الدول التى لا تفرز العدد الكافى من البحارة مثل إنجلترا ومعظم الدول الأوروبية والولايات المتحدة الأمريكية واليابان وأستراليا وغيرها. فهناك عجز فى القوى العاملة البحرية ذات الكفاءة والحاجة إلى التدريب العملى والخبرة فى الأسطول التجارى التى تعُتبر أفضل الطرق لإعداد الكوادر اللازمة للمهن المكمّلة لصناعة النقل البحرى.

وبالرغم من أن المملكة المتحدة لم تعد دولة عظمى فى إفراز الكوادر البحرية، إلا أن لندن قد إحتفظت بكونها مركزاً لنشاطات بحرية مثل السمسرة البحرية والتحكيم البحرى والمحاكم البحرية والتأمين البحرى والمستندات التجارية البحرية حتى إن معظم العقود البحرية تنص على الرجوع إلى القانون الإنجليزى والتحكيم فى لندن. وهذا يدل على أن معظم المهن فى صناعة النقل البحرى لا تحتاج إلى ذوى الخبرة العملية على ظهر السفن، أن التأهل لممارسة هذه النشاطات يكون بالدراسة المتخصصة والخبرة العملية بممارسة العمل فى تلك النشاطات . فإلى جانب الدراسات المعتادة فى المعاهد البحرية ، توجد مؤسسات مُعتمدة ولها مكانتها، تقدم تدريباً مناسباً وخاصة لهؤلاء الذين يريدوا العمل فى المهنة البحرية ويريدون أن يتقدّموا فيها وكذا الشباب الذين يريدون الإنضمام إلى العمل فى صناعة النقل البحرى دون العمل على ظهر السفن التجارية.

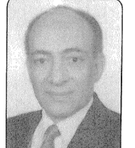
وخطة التدريب فى تلك المؤسسات تقدّم تفهماً للعمل فى النقل البحرى تليه دراسة مركّزة للموضوعات التخصصية مثل تأجير السفن والتأمين البحرى والقانون البحرى وتجارة الخطوط الملاحية والتوكيلات الملاحية فى الموانى والنقل متعدد الوسائط وتمويل عمليات تشغيل السفن.. ألخ وبهذا يتم تأهيل المبتدئين على تولّى المسئوليات فى قطاعات الصناعة، وكذا جذب الشباب إلى العمل فى صناعة النقل البحرى دون التأهيل للعمل على ظهر السفن التجارية. فالأمر يحتاج إلى تقديم دراسات مستفيضة فى الأعمال التخصصية وليس مجرّد معلومات عابرة للدارسين ضمن دراساتهم البحرية وذلك لكى تكتمل قدرة سلسلة الأعمال فى صناعة النقل البحرى بخدمات قوية.وتلاحظ أن أكثر المناهج الدراسية جذباً للدارسين هى التوكيلات الملاحية فى الموانى وتأجير الفراغات على السفن للبضائع ثم تجارة الخطوط الملاحية وتأجير السفن. أما دراسة القانون البحرى والتأمين البحرى والشئون المالية وحسابات تشغيل السفن فأنها مناهج أقل جذباً لهؤلاء الدارسين.

وأخيراً فإن العمل فى السفن التجارية ليس أبدياً ولكنه مرحلة للذين يرغبون فى الحصول على الخبرة البحرية ثم الإنتقال للعمل فى الأنشطة المربحة والمكمّلة لصناعة النقل البحرى.



المنافسة والخصخصة فى الموانى

الجزء الأول



بقلم دكتور/ أحمد عيسوى صالح عضو المجلس القومى للإنتاج والشئون الإقتصادية

أجرت شركة استشارات ميناء هامبورج ومركز البحوث واستشارات النقل البحرى دراسة عن إعادة هيكلة الموانى المصرية لحساب وزارة النقل.
ولقد تضمنت الدراسة جزءاً عن الخصخصة والمنافسة فى الموانى ولقد سبق عرض ما ورد بالدراسة عن خصخصة الخدمات بالموانى المصرية فى مقالات سابقة بعنوان "شركات الحاويات خصخصة أم عمعمة".
ونعرض فيما يلى ملخصاً لأهم ما ورد بها خاصاً بالخدمات البحرية مثل القطر والإرشاد والتى تتم حتى الآن بمعرفة هيئات الموانى.

1 - خصخصة الخدمات البحرية:

حركة السفن:
تظل هيئات الموانى مالكة للمعدات ويتم تجديدها وإحلالها بالموانى وتعقد الهيئات عقد خدمات مع إحدى الشركات لتنظيم ومراقبة حركة السفن وصيانة المعدات.
الإرشاد: يتم خصخصته كلياً ويتم بيع وحدات الإرشاد على شركة لتشغيلها طبقاً للترخيص وتحصل الشركة على مقابل الخدمة من أصحاب السفن طبقاً للتعريفة التى تضعها هيئة الميناء ويرتبط عدد العقود بحجم الحركة، ويمكن لميناء الإسكندرية إستيعاب 2-3 شركة ، وشركة واحدة لكل ميناء آخر.
القطر: يتم خصخصته كلياً ومن المقترح طرح مناقصة لهذا الغرض ويتم بيع وحدات القطر للملتزم الذى يقوم بالتشغيل طبقاً للتشغيل العالمى والقواعد المحلية، ويتم تشجيعه لإستخدام العمالة ويمنح عقد إلتزام بناء على مناقصة.
الرسو: يتم خصخصتها كلياً، ويتم منح الترخيص بها لشركة محلية حيث إنها تحتاج إلى إستثمارات محدودة ومعلومات قليلة.
صيانة المساعدات الملاحية: يتم الاحتفاظ بملكيتها لهيئات الموانى حيث تعقد عقد خدمات مع إحدى الشركات الخاصة لإصلاح وصيانة المعدات.
غرفة الملاحة: جميع شركات النقل البحرى سواء كانت قطاع عام أو خاص أعضاء بغرفة الملاحة التى أنشئت طبقاً للقرار الوزارى رقم 13 لسنة 2000 حيث يوجد أربع غرف للملاحة، واحدة فى كل ميناء.
عضوية غرفة الملاحة إجبارية وضرورية للحصول على ترخيص من هيئة الميناء لمزاولة العمل بالميناء، سواء بالتشغيل أو الوكالة.
تقوم غرف الملاحة بالإخطار بأى انحراف أو خطأ من الأعضاء إلى قطاع النقل البحرى أو هيئة الميناء المختصة الذى يوقف الترخيص لبعض الوقت، وغرفة الملاحة تعاقب العضو عن طريق لجنة وأقصى عقوبة تكون بفقد عضوية الغرفة أو سحب الترخيص.
كما تقوم غرفة الملاحة بتدعيم الأعضاء فى مفاوضتهم مع الحكومة أو الهيئات الأخرى، وكذلك تراقب وتقوم بوظيفة تنظيمية طبقاً لخطة التنظيم التى وضعها قطاع النقل البحرى، ومن المهم أن نفرق بين مسئوليات الهيئات والوظائف التنظيمية، وفى هذا المجال فإن غرفة الملاحة البحرية سوف تصير منظمة إجبارية فى منظومة النقل البحرى بهدف رئيسى هو حماية أعضائها فى الأمور الخاصة بالنقل البحرى وسياسات الموانى وتشغيل السفن، وعلى الوجه الآخر لا تراقب الغرفة أو تساعد فى مراقبة النظم العامة الخاصة بالأسواق .

2 - التنافسية فى الموانى المصرية:

1 - السوق الحالى فى الموانى المصرية:
معظم البضائع المحلية يتم تداولها خلال ميناء الإسكندرية/ الدخيلة، ونسبة أقل يتم تداولها فى موانى دمياط وبورسعيد وموانى البحر الأحمر.
أطول الطرق إلى تربط المناطق المأهولة بالسكان ومحطات تداول الحاويات بالموانى متساوية تقريباً، وعلى ذلك فإن كل الموانى تقف على قدم المساواة فى منافستهم على جذب البضائع المحلية.
الميناء الهام فى تداول حاويات الترانزيت فى السوق المحلية هو ميناء دمياط، ويتوقع لمحطة حاويات شرق بورسعيد أن تكون الميناء المحورى فى الترانزيت فى منطقة البحر الأبيض.

2 - الخصخصة وإعادة التنظيم كهدف فى سياسة الموانى المصرية:
- إزالة المعوقات تعتبر هدفاً رئيسياً فى سياسة الموانى المصرية ليكون لها وضع فى شرق البحر المتوسط. المنافسة بين المشغلين وبين الموانى تعتبر قوة محركة لزيادة الكفاءة والتسعير المناسب للخدمات المقدمة. والتأثير الإيجابى الذى من الممكن أن يتحقق عندما يتم تأسيس المنافسة بطريقة عملية يمكن أن يكون :
- الإتجاه القوى نحو إحتياجات المستخدمين وإحتياجات السوق.
- إنخفاض التكاليف وإنخفاض التعريفات تبعاً لذلك وانخفاض مستوى الأسعار.
- ارتفاع نوع الخدمة وزيادة الإنتاجية.
- زيادة الحوافز (تطبيق نظم إدارية حديثة ووسائل اتصالات متطورة، تكامل تكنولوجى لسلسة النقل من الباب للباب، وتطبيق نظم تسويق حديثة).
- الحاجة الضرورية والماسة إلى برنامج شامل للخصخصة وإعادة التنظيم لقطاع النقل البحرى للوصول إلى درجة عالية للمنافسة. والفكرة الرئيسية هى : الوصول إلى المنافسة الفعلية داخل الموانى وبينها.
- المنافسة بدرجة عالية داخل الميناء لها تأثير إيجابى على المنافسة بين الموانى فى مختلف الخدمات.
- التكاليف الثابتة الكبيرة تؤدى إلى وجود حاجة قليلة للتغلب على الحواجز التى تؤدى إلى تحقيق المنافسة فى التكاليف.

3 - إعادة التنظيم والتعاون فى صناعة الموانى :
أحسن الطرق لتحسين سوق الموانى هو : المنافسة، خاصة وأن الموانى والمحطات على قدم المساواة والمعاملة الموحدة سواء من الحكومة أو هيئات الموانى.
أساس المنافسة الكفء هو تكوين هيكل للملكية الخاصة حيث يكون للمشغلين حرية إتخاذ القرارات باستقلالية والميزة الرئيسية للمنافسة هى فى إمكانية توظيف وإستغلال هيكل التشغيل التنظيمى الذى يستجيب مباشرة للتغير فى أحوال السوق.
التعاون فى الموانى المصرية الذى يتم من خلال عمليات الإصلاح يلزم أن يتم من هيئات الموانى المستقلة ومشغلى القطاع الخاص بدون تدخل سياسى.
ومساحات التعاون تتمثل فيما يلى:
- بناء مجموعات ضغط بهدف التأثير على سياسة النقل لصالح الموانى.
- تنمية مشروع عام يغطى التطور فى التبادل الإلكترونى للبيانات بالموانى المصرية.
وباتباع إستراتيجية عامة للتسويق والتواجد فى السوق العالمى يمكن للموانى والمحطات المساهمة فى تكاليف إنشاء مكاتب فى تكاليف إنشاء مكاتب فى أوروبا والشرق الأقصى وأمريكا لتحقيق اتصال أنسب مع عملائهم.
والوضع التنافسى للموانى المصرية يلزم أن يعتمد على هيكل وروح القانون المقترح الذى يسمح لهيئات الموانى أن تكون مستقلة مالياً ومكتفية ذاتياً وبإدارة تدفع إلى خلق مناخ مناسب للإستثمار، وأن تكون هيئات الموانى جزءاً من القطاع الخاص ليكون وضعها أفضل من دورها فى التأثير على التشغيل من خلال إطار تنظيمى مكثف.
عملية التحول:

تابع المنافسة والخصخصة فى الموانى

ليس هناك مفهوم واحد لعملية التحول للخصخصة وإعادة التنظيم مقبول حالياً.
وعلى كل دولة أن تحدد أولوياتها وتؤسس ترتيباتها التجارية التى تحقق أغراضها وبحيث تكون متناسقة ومتناغمة مع تاريخها وثقافتها وصفاتها . وفيما يلى بعض الأسس التى تخدم هذه الأهداف :

– الأمور الخاصة بالعاملين لها دور هام فى مرحلة التحول والمشاكل فى هذا المجال يمكن أن تؤخر أو تمنع الخصخصة الناجحة.

– إعادة التنظيم والخصخصة وأسلوبها وطريقتها يجب أن تكون واضحة متسقة ويعتمد عليها.

– برنامج الإصلاح يجب أن يتضمن الرغبة الأكيدة فى تحقيقه فى إطار وقت محدد.

– يجب أن تكون خدمات الموانى المطلوب خصخصتها مقبولة مالياً.

– ألا ترتبط سياسة تنمية الموانى وأهدافها مع مسائل سياسية أخرى مثل السياسة الإجتماعية.

– مرحلة التحول يمكن أن تكون مؤلمة ولذا تزداد المقاومة.

4 - تنفيذ المنافسة فى صناعة الموانى المصرية:

منذ عام 1998 فتح سوق الموانى جزئياً للقطاع الخاص للتشغيل بنظام منح التراخيص، ولم تنمو المنافسة داخل الميناء إستجابة لبرنامج الإصلاح ولكن تم ما يلى:

– مستوى إستثمارى ضعيف.

– تدهور فى أحوال العاملين.

– تشابك إطار العمل القانونى.

ويمكن الإشارة إلى ثلاثة عيوب رئيسية:

– عدم مناسبة وعدم تناسق التراخيص التى منحتها هيئات الموانى.

– عدم وجود مراقبة على التراخيص الممنوحة من جانب هيئات الموانى.

– غياب المقاييس المرنة وغياب الدعم القانونى لإعادة هيكلة شركات قطاع الأعمال العام.

– التجربة السالبة لم تكن دافعاً للمراجعة أو البطء فى جهود الإصلاح، وعلى العكس تحتاج عملية التحرير إلى الإستمرار ولكن بأسلوب وطريقة عملية أخرى، ويمكن تلخيص الخطوات التى يمكن أتباعها فيما يلى:

الخطوة الأولى : تنفيذ برنامج إعادة هيكلة إدارة الموانى وتشغيلها خاصة فيما يتعلق بخصخصة شركات قطاع الأعمال العام المملوكة للدولة.

الخطوة الثانية: خلق إطار عمل منظم حديث يغطى إحتياجات العقد مثل الكفاءة المالية ومستوى المهارات المطلوب، وقواعد التعاقدات الفرعية، وأن يطبق إطار العمل هذا بكل الأطراف المعنية بنفس الأسلوب، وأن يراعى مراقبته بحزم بهيئات الموانى والجهات الأخرى المختصة بمواجهة التكتل وأن يكون هناك ميكانيكية ثابتة للتطبيق.

الخطوة الثالثة: تأسيس منافسة داخل الميناء لأى نوع من التشغيل للبضائع.

الخطوة الرابعة: خلق منافسة إضافية من خلال إنشاء أسواق جديدة عن طريق تعاقدات فرعية لوظائف محددة بالميناء.

الخطوة الخامسة: تشجيع المنافسة داخل الميناء للخدمات البحرية : القطر والإرشاد .. إلخ

إنشاء منافسة عن طريق منح ترخيص أو عقد التزام للمشغلين الذين يستوفون شروط التعاقد المحددة مسبقاً بهيئات الموانى.

ستكون المنافسة محدودة لكل أنواع البضائع المحلية ويرجع ذلك إلى وضع المنطقة التى يخدمها الميناء من جهة ومن جهة أخرى على أساس النمو الثابت لسوق الحاويات المحلية فى مصر، وسوف تتنافس كل من الإسكندرية (المحطتين) وبورسعيد وكذلك دمياط جزئياً للبضائع التى تنقل إلى أو من القاهرة الكبرى فى حين أن البضائع الخاصة بمنطقة الإسكندرية سوف تكون من نصيب ميناء الإسكندرية.

ومن المتوقع زيادة حدة المنافسة بين الموانى لمنطقة شرق البحر المتوسط خاصة أعمال الترانزيت وبصفة خاصة عند تشغيل ميناء شرق بورسعيد، وذلك بسبب قوى السوق التى تنشأ لخطوط السفن الكبيرة شاملة أنشطة النقل متعدد الوسائط والقوى القوية للشاحنين.

ومن المتوقع أن يتهدد سوق ميناء دمياط وغرب بورسعيد من ميناء شرق بورسعيد.

5 - توصيات تنفيذ المنافسة فى صناعة الموانى المصرية :

– الحاجة إلى المنافسة داخل الميناء : ضغط السوق الذى ينشأ من المنافسة داخل الميناء يتطلب بناء حوافز لبناء هيكل تشغيلى كفء، فصل منح عقود الإلتزام بين محطة ميناء الإسكندرية والدخيلة من الموصى به وسوف يؤدى ذلك إلى منع هيكل سوق الاحتكار وينشط المنافسة داخل الميناء.

– الحاجة إلى تخفيض الأسعار حيث إن المنافسة فى تأدية الخدمات البحرية تخفض بشدة تكاليف هذه الخدمات ولهذا فإن الخدمات البحرية يجب خصخصتها وأن يتم تدعيم المنافسة ما أمكن.

تحديد واجبات التشغيل فيما يتعلق بمستوى السلامة والمراقبة المناسبة بهيئات الموانى تؤدى إلى تجنب إنخفاض السلامة بالميناء. ومراقبة الأسعار تتم عن طريق بنود التعاقد فيما يتعلق بمدته وتنظيم الأسعار.

– سوف تخلق هيئات الموانى هيكل سوق المنافسة وتحمى نتيجة عملية المنافسة من الميل إلى الأحتكار التى يخلقها مشغلى الميناء أو الطرف الثالث، ويمكن التأثير على السوق بعدد عقود الإلتزام لمشغلى الميناء والخدمات البحرية وهناك مجالات أخرى للتأثير مثل العقود من الباطن والتزامات التشغيل ومدة التعاقد، وقواعد السوق ستكون متماثلة للمشغلين المتنافسين فى السوق.

– المنافسة العملية يمكن تأكيدها عن طريق المراقبة المباشرة لإحتياجات العقد ووضع نظام للجزاءات ونتيجة تطبيق إطار العمل.

ومن أجل منع مشاكل تطبيق التنظيم فإن تنظيم التعريفات يتم مراقبتها بطرف ثالث مثل قطاع النقل البحرى أو لجنة متخصصة.

– التعاون طويل الأجل فى شكل إدارة تشغيل الموانى مع خطوط الحاويات الكبيرة يمكن مشاهدته فى الترانزيت ، وما تم تطبيقه لميناء شرق بورسعيد يكون مثالاً يخدم ميناء دمياط، حيث يتم ربط أنشطة شركة دمياط لتداول الحاويات مع مجموعات الناقلين المناسبين، ونحاول أيضاً بيع أسهم من رأس المال للمحطة فى حالة الخصخصة.

– السياسة البحرية يمكن أن تعطى حوافز للتعاون الكفء من خلال:

– أشكال محددة للتعاون مثل الشركات الصغيرة والمتوسطة لا يتم معاقبتها بالقانون ويجب أن يكون هناك وسيلة محددة يمكن من خلالها تحليل التأثير الإقتصادى للأنشطة المنسقة.

– يمكن تنفيذ سياسة مواجهة التكتل بطريقة يؤخذ فيها إحتياجات السوق الدولية فى الإعتبار . وطبقاً لذلك فإن التعاون الذى يدعم المنافسة على المستوى المحلى يسمح به لتأثيره الإيجابى على وضع المنافسة العالمية للموانى.

– يدعم ميناءى دمياط وبورسعيد غرب طاقاتها فى تداول البضائع لتعويض خسائرها المحتملة فى أعمال الترانزيت، التوسع فى تداول البضائع المحلية تحتاج إلى تدعيم ربطها بالمنطقة الخلفية التى تخدمها هذه الموانى، وتنمية موقفها من اللوجستيات من خلال سلسلة النقل من الباب للباب، وإستخدام تكنولوجيا المعلومات الحديثة فى علاقاتها مع العملاء والسوق.

– هيئات الموانى ومشغلى القطاع الخاص يطبقان وسائل تقوية المنافسة وتدعيم وجذب التجارة.

وهذا التعاون يجب أن يغطى تجهيز وربط النقل المشترك وتقديم الخدمات ذات القيمة المضافة، وقيام الموانى الحرة أو المناطق الحرة، وقيام وتأسيس شبكة تكنولوجيا المعلومات، وزيادة تداول البضائع المنمطة ، وقيام إتحاد المشغلين ، وتدعيم التخزين الكبير، وخدمات التوزيع واللوجستيات، وإنشاء ورش الإصلاح، وإنشاء ساحات الحاويات المنخفضة السعر، وتقديم الخدمات التى يعتمد عليها للبضائع، وإنشاء المحطات الداخلية للحاويات، وتبسيط الإجراءات الجمركية، وتشغيل شركات متخصصة بنظم عقود الإدارة وتكثيف التدريب للعاملين بالموانى لتدعيم التخصص، وتقديم الخدمات للبضائع والحاويات بسرعة فور وصول السفينة، وتطبيق قواعد التخفيض على الشرائح ، وتحسين التخطيط والتشغيل للسفن.. ألخ.

هذا ملخص ما ورد بالدراسة عن الخصخصة والمنافسة بالموانى المصرية، وسنعرض فى العدد القام تطور الوضع المالى لهيئات الموانى منذ إجراء الدراسة حتى الآن.

سلطة الدولة فى عصر المعلومات



بقلم محاسب سعيد رجب شرف الخبير المالى والإقتصادى

أن سلطة الدولة تعنى قدرتها على ممارسة وظائفها الرئيسية سواء التقليدية (تنفيذية وتشريعية وقضائية) أو الوظائف الحديثة لها وهى حماية الاستقلال وتأكيد سيادة الدولة وحفظ الأمن الداخلى - ومما لاشك فيه أن التقدم التكنولوجى فى الإتصالات ونقل المعلومات قد أثر فى إمكانية الدولة بالنسبة لقيامها بوظائفها - وتبدو هذه الظاهرة واضحة فيما يتعلق بالدول النامية التى تسعى حكوماتها جاهدة للحفاظ على استقلالها باعتباره حصيلة نضال وطنى يستحيل التفريط فيه وعدم تمكين الدول الاستعمارية السابقة من نيل هذا الاستقلال.
وأصبح هذا التمسك بالاستقلال سراباً فى ظل تملك الدول الكبرى للقدرات التكنولوجية المتقدمة فى مجال الإتصالات حيث تستطيع هذه الدول أن تخترق الدول الصغرى - ألا أن هذه الدول تحاول أن تحمى نفسها وأستقلالها وممارسة سلطتها للحفاظ على أمنها القومى - ولكن الدول الكبرى تسعى لتحقيق مصالحها التوسعية الضخمة بالتدخل فى شئون غيرها من الدول الصغيرة - أى بعبارة أخرى أن سلطات هذه الدول الصغيرة تتعرض للأضعاف نتيجة قهر الدول المتقدمة - وهذا يعنى أن الدول الكبرى تعمل على تفتيت المنظمات القوية بالدول الصغرى إلى وحدات صغيرة وبذلك يمكن تدفق المعلومات عبر وسائل الأعلام العديدة التى ستقتحم كل المجتمعات المغلقة.

سيادة الدولة وعصر المعلومات:

لعل من أهم الآثار لثورة المعلومات وتكنولوجيا الإتصالات تكمن فى التآكل التدريجى لسيادة الدولة دون إختيار أو ارداة منها - فهناك تقسيم واضح فى النظريات التقليدية لمفهوم السيادة بين الجانب القانونى والجانب السياسى - فيشير الجانب القانونى لسيادة الدولة أن السيادة صفة من صفات الدولة قوامها الاستقلال القانونى فى مواجهة غيرها من السيادات الأخرى - بمعنى أن القانون الدولى مثلاً هو الذى يحدد حدود العلاقات بين الدول وكيفية ممارستها لسيادتها إزاء الدول الأخرى - أما الجانب السياسى لمفهوم السيادة فيشير إلى أنها تعنى قدرة الدولة الفعلية على تأكيد ذاتها فى المجال الدولى بحرية كاملة دون إمتثال لأى سلطة خارجية - أى قدرتها الفعلية على تحقيق الإستقلال والإرادة الحرة فى المجال الدولى دون الخضوع لأى طرف دولى آخر - وهذا يعنى أن الدولة لها القدرة على السيطرة على إرادتها ومقدرتها بحرية كاملة.

ولذلك فأن هناك دولاً تتمتع بالسيادة القانونية والسياسية معاً - ودول أخرى تتمتع بالسيادة القانونية دون الجانب السياسى - ويرجع ذلك إلى التقسيم فى توزيع القوة والقدرة التكنولوجية - فالدول المتقدمة هى دول كبرى تستطيع حماية سيادتها القانونية والسياسية ثم إفتقاد الدول غير المتقدمة المعروفة بالدول الصغرى أو الدول النامية لقدرتها على ممارسة سيادتها ، وفى الوقت نفسه لا تستطيع هذه الدول الصغرى الصمود فى مواجهة الدول الأخرى على التغلغل فى شئونها وتجاوز حدودها السياسية نظراً لضعف قدرتها التكنولوجية بصفة عامة - وهذا بالضبط الحادث فى مجال المعلومات وتكنولوجيا الاتصالات حيث أسهمت الثورة المعلوماتية والاكتشافات العلمية فى مجال النقل والاتصالات ونقل المعلومات عبر الأقمار الصناعية وقنوات المعلومات فى أحداث تأثير واضح على مفهوم سيادة الدولة ، فأصبحت الممارسة الفعلية لمظاهر السيادة تتحقق بقدرة ما تحوزه الدولة أو يتيسر لها من إمكانيات يوفرها التقدم التكنولوجى والعلمى فى كافة المجالات. وقد أصبح العالم الآن أمام تقسيمات جديدة فى عصر المعلومات حيث أن هناك بعض الدول لها القدرة على ممارسة السيادة الكاملة فى مقابل دول أخرى ليست لديها هذه القدرة ،ولم يعد التمييز من الناحية القانونية للسيادة ولكن التمييز يرتبط بالسيادة السياسية التى أصبحت فاصلاً فى الحكم على مدى سيادة الدول أو نقصها فلم تعد الحدود السياسية صعبة الاختراق بل أصبحت أقل صموداً أمام التقدم التكنولوجى عامة ومجال الإتصالات والمعلومات بصفة خاصة والفيصل هنا اكتمال سيادة الدول أو نقصها - حيث يبرز فى مدى ما تمتلكه الدول من إمكانيات علمية وتقنية متقدمة والمثال الواضح فى هذا الصدد هو قدرة البث التليفزيونى عن طريق الأقمار الصناعية على اختراق حدود الدولة دون استئذان منها وقدرة انتقال الرسائل عبر الفاكس وانتقالها عبر البريد الإلكترونى من خلال أجهزة الكمبيوتر وغيرها مما لا تستطيع الدول أن تقف أزاؤه بالرفض أو القبول أو حتى المقاومة التى قد تستلزم إمكانية مضادة وعلى درجة كبيرة فى مواجهة الطرف الآخر.

عصر المعلومات وحقوق المواطن :

أن حقوق الإنسان هى حقوق أقرتها كافة المواثيق الدينية والدنيوية - ومن أهم الوثائق فى هذا الصدد هى الميثاق العالمى لحقوق الإنسان الصادر عام 1948 ، وعصر المعلومات كرس حق المواطن فى الاتصال والمعرفة وتلقى المعلومات واعتبرت من الحقوق الطبيعية التى لم يعد للدولة وأجهزتها وسلطاتها حق منعه أو الحد منه - وهذا الحق كما يراه البعض يجمع بين طياته العديد من الحقوق الإنسانية الأخرى مثل حق العيش فى سلام وحق التعليم والثقافة والحق فى التنمية وحق الحياة الخاصة والحق فى الإعلام والمعرفة - فى نفس الوقت فأنه يتضمن بعض المسئوليات والإلتزامات حيث أنه لاحق بدون مسئولية ومن هذا المبدأ فأنه قد أوجب إحترام حقوق الغير وسمعتهم وحماية الأمن القومى والنظام العام والآداب العامة - وقد أجمع خبراء علم الاتصال على تحديد أبرز عناصر ومقومات هذا الحق فى الاتصال كحق إنسانى شامل للعديد من الحقوق ومن ذلك:

أ - حق الإجتماع والحق فى المناقشة والحق فى المشاركة وما يتصل بذلك من حقوق تكوين الجمعيات.

ب - الحق فى الاستفسار وفى الحصول على المعلومات وفى إبلاغ الآخرين بالمعلومات .

ج - الحق فى الثقافة والحق فى الإختيار والحق فى الحياة الخاصة وما يتصل بذلك من حقوق التنمية الإنسانية.

ونتيجة إتساع الحقوق الفردية للمواطنين فى ظل ثورة المعلومات وتطور تقنياتها أصبح هناك ما يمكن تسميته بالصندوق المعلوماتى للأفراد حيث لا يجوز للدولة أن تعتدى عليه وهذا الصندوق هو عبارة عن تخزين معلومات استطاع المواطن الفرد أن يجمعها بأساليب تكنولوجية حديثة وأن يسترجعها كما يشاء وأن يطلع عليها الآخرين وإن يتبادلها داخلياً وخارجيا.

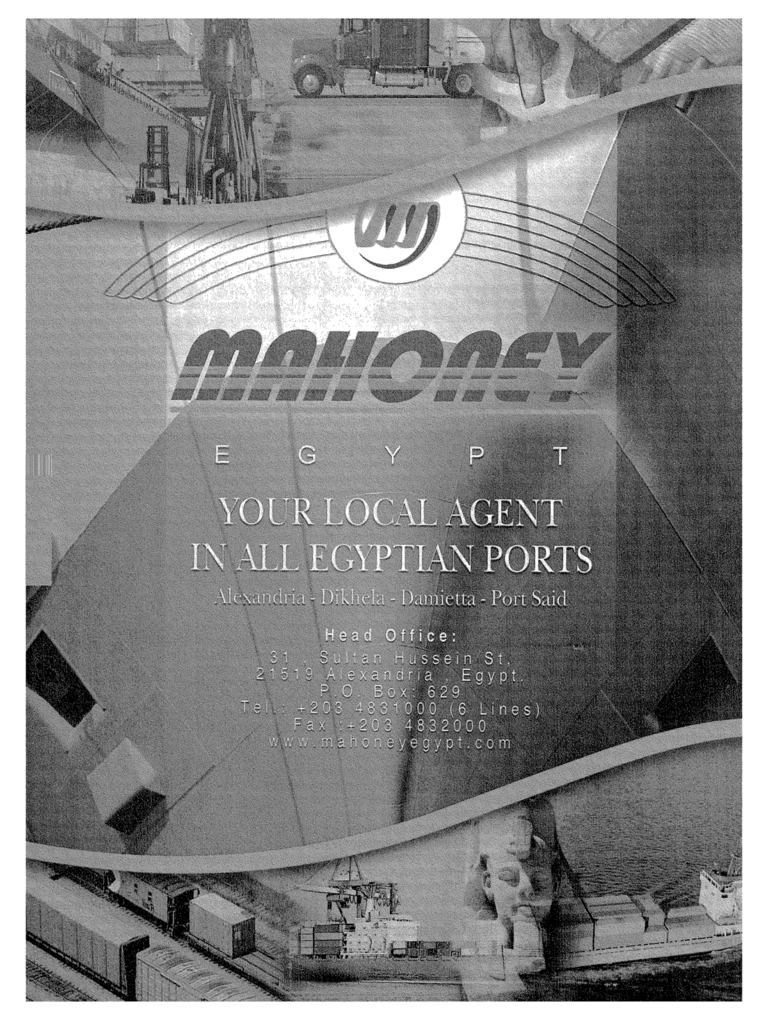
صنع القرار السياسى فى ظل ثورة المعلومات:

أحدثت عملية تدفق المعلومات بلا حدود وانسيابها داخل الدولة تأثيراً كبيراً على عملية صنع القرار السياسى وتم تحديث هذه العملية من خلال آليات عديدة من أهمها النشر الواسع فى كافة المجالات سواء من خلال الصحف والإنترنت والأقمار الصناعية والإذاعة والتليفزيون سواء على المستوى الداخلى أو الخارجى كذلك طبع الصحف المحلية على نطاق دولى عن طريق نقلها بالأقمار الصناعية وطبعها داخل الدول الأخرى مما ساعد على إنتشار الأفكار وتبادلها بين الشعوب ومحاولات استقصاء الرأى للتعرف على الإتجاهات السياسية والإقتصادية السائدة للمعاونة على رسم سياسات الدول الكبرى إزاء الدول الصغرى فى المناطق الساخنة بما يخدم إستراتيجيات هذه الدول، إلا أن تعدد المعلومات وكثافتها وتنوع المصادر وقدرات جماعات الضغط على إستثمار وسائل نشر وإذاعة المعلومات ينشأ تتبناه أو تسعى إلى تحقيقه كل هذا من شأنه أن يحدث أثره على صانع القرار السياسى سواء بطريقة مباشرة أو غير مباشرة - ولم يعد بإمكان الدولة النظر فى حدود الأمن القومى فى ضوء هذه النتيجة حيث زالت فكرة منع المعلومات من التدفق من وإلى الدولة.

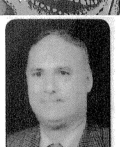
وأخيراً فأنه لا خلاف على ضرورة إحترام وتوسيع حقوق المواطن فى المعرفة والاتصال وفى التعبير وفى السؤال وفى النقاش وغيره من الحقوق - فى نفس الوقت فأنه لا خلاف أيضاً على أن الدولة لها الحق وعليها واجب فى الوقت نفسه يتحدد فى فرض سياستها الإعلامية على أرضها وشعبها دون أن يؤدى ذلك إلى الحد من حقوق الأفراد فى المعرفة. فبالقدر الذى يسمح فيه بحقوق واسعة للمواطن فى المعرفة والاتصال بالقدر الذى يسمح فيه من تمكين الدولة من السيادة الإعلامية والسيطرة على الأرض والشعب لحماية الأمن القومى والنظام العام.

وبعد فأنى أرجو أن أكون قد وضحت مدى سلطة الدولة فى ظل عصر المعلومات ..

والله ولى التوفيق


MAHONEY
E G Y P T
YOUR LOCAL AGENT
IN ALL EGYPTIAN PORTS
Alexandria - Dikhela - Damietta - Port Said
Head Office:
31 , Sultan Hussein St.
21519 Alexandria , Egypt.
P.O. Box: 629
Tel.: +203 4831000 (6 Lines)
Fax :+203 4832000
www.mahoneyegypt.com

إزدياد نفوذ القراصنة البحريه فى جنوب البحر الأحمر



بقلم الدكتور ربان منتصر السكرى الخبير البحري الدولي

تمتلك الصومال أطول ساحل في أفريقيا، حيث يبلغ طوله 3300 كم، يبدأ قبالة باب المندب عند مدخل البحر الأحمر مرورا بخليج عدن ويمتد جنوبا حتي الحدود الكينية، في منطقة تعتبر ممرا حيويا للملاحة الدولية. بعد انهيار الحكم المركزي في الصومال عام 1991، أصبحت السواحل الصومالية بدون مراقبة فعلية، وساحة لنشاط متعدد الوجوه تقوم به أطراف محلية وأجنبية، فشركات الصيد الأجنبية استباحتها مقابل دفع علاوات رشاوى لأمراء الحرب، كما أن الشركات الصناعية الأجنبية قامت بطمر المخلفات والنفايات الصناعية فيها بعد عقد صفقات بهذا الشأن مع أمراء الحرب أيضا.

وفي هذا الجو ظهر القراصنة الصوماليون بدورهم مستفيدين من خلو السواحل الصومالية من المراقبة المحلية والخارجية. وتعود قصة القرصنة في المياه الصومالية الي نهاية التسعينيات، وبدأت بشكل بدائي كما يرويها الصيادون المحليون في المياه الصومالية، إذ أدى توافد سفن الصيد الأجنبية في السواحل الصومالية إلى حرمان الصيادين المحليين من مصدر رزقهم، حيث تقوم بجرف شباكهم وأخذ كل ما فيها ومطاردة قواربهم الصغيرة ورشها بالمياه عندما تقترب من المناطق التي تتواجد فيها سفن الصيد الأجنبية.

وبعد تكرار هذه الحوادث في أكثر من منطقة صومالية قامت مجموعات من الصيادين الصوماليين بإنشاء تشكيلات من المليشيات المسلحة تقوم بمهاجمة سفن الصيد التي كان بعضها مسلحا أيضا ويستأجر مسلحين محليين للرد علي هجمات الصيادين الذين استولوا على عدد من السفن. وكانت هذه الحوادث تنتهي بتسويات عادية يتم بعدها إطلاق سراح السفن الأجنبية، مقابل دفع تعويضات للصيادين. وبمرور الوقت تحول الصيادون والمليشيات القبلية في المناطق الساحلية في الصومال إلي قراصنة لا يسعون إلى الانتقام من سفن الصيد الأجنبية فقط، وإنما يبحثون عن المال، وتحقق لهم ما أرادوا، حيث الممر المائي المحاذي للسواحل الصومالية يعج بالسفن العابرة. وبسبب عدم وجود سلطة مركزية اختطف القراصنة الصوماليون عشرات السفن خلال السنوات الماضية حيث تزايد نشاطهم بعد أن حصلوا على مبالغ مالية ضخمة.

ودخل العنصر التقني في نشاط القراصنة الصوماليين حيث يملكون القوارب السريعة المجهزة بأحدث التقنيات الملاحية وأجهزة الرصد وهواتف الساتلايت إضافة إلى أجهزة تحديد المواقع «الجي بي اس»، وأسلحة متنوعة من البنادق الآلية، إلى الصواريخ التي تطلق من الكتف. وهم يرتدون البزات العسكرية، ويستخدمون الانترنت الفضائي للتواصل مع ملاك السفن التي يتم اختطافها، حيث تجري المفاوضات عبر الماسنجر وباللغات الحية، فالقرصنة أصبحت عملا معقدا يشارك فيه مسلحون قبليون وخبراء أمنيون ومترجمون محترفون وسماسرة وكل واحد منهم يحصل على نصيبه من الفدية.

وبما أن جل أعمال القرصنة تحدث في أعالي البحار في معظم الأحيان فإن القراصنة يملكون سفنا كبيرة يشتبه في أنها بمثابة «قواعد انطلاق» للقراصنة إلى المياه لخطف السفن العابرة في المياه الدولية للمياه الصومالية، حيث تنطلق القوارب السريعة التي تقل المسلحين من هذه السفن «الأم» بعد تحديد الهدف بواسطة أجهزة الرصد والمراقبة المركبة في السفن. ونشر مكتب الملاحة الدولي ومقره لندن صورة إحدى السفن الثلاث المشتبه بكونها قاعدة انطلاق القراصنة في موقعها على الانترنت واسمها «بروم أوشيان» وينصح المكتب (أي بي ام) السفن العابرة باتخاذ الحيطة من مسار هذه السفن «الأم» التي يشتبه في أنها تخدم القراصنة في إيصالهم الى أعالي البحار. ظاهرة القرصنة لم تؤثر فقط على سلامة حركة الملاحة الدولية على السواحل الصومالية، بل ان لها تأثيرات اجتماعية واقتصادية داخل الصومال.

ومع أن القراصنة ينشطون في أنحاء المياه الصومالية الا أن سواحل ولاية "بونت" المحاذية لخليج عدن تعتبر أهم معاقل القراصنة بشمال شرق البلاد، وتوجد في هذه الولاية خلجان ضحلة وضيقة يقتاد القراصنة السفن المختطفة اليها، حيث يصعب الوصول اليهم برا لأنها منطقة جبلية، كما يصعب الوصول اليها بحرا لأنها خلجان ضيقة وضحلة تصعب حركة السفن فيها. وكان حاكم ولاية «بونت» شمال شرقي الصومال الجنرال عدي موسى صريحا عندما أعلن «أن سلطاته غير قادرة على مكافحة القراصنة. الذين ضاعفوا من هجماتهم ضد السفن العابرة للمياه الصومالية». وأوضح الجنرال موسى أنهم «أصبحوا أقوياء جدا بعد حصولهم علي مبالغ مالية كبيرة من أصحاب البواخر المختطفة مقابل إطلاق سراحها: مما ساعدهم علي توسيع أنشطتهم ضد السفن العابرة للمياه الصومالية ولخليج عدن». وأضاف أنه «في كل مرة يتلقى القراصنة أموالا يشترون السلاح والقوارب السريعة المزودة بأحدث أجهزة الملاحة البحرية.. لا قدرة لنا على ملاحقتهم.. إنهم أقوى من سلطاتنا».

وجاءت تصريحات حاكم ولاية بونت في وقت وصلت عمليات القرصنة في الأقاليم الشمالية الشرقية من البلاد إلى ذروتها وسجلت رقما هو الأعلى من نوعه منذ اندلاع أعمال القراصنة في المياه الصومالية قبل سنوات، وذلك بعدما اختطف القراصنة خلال أسبوع واحد 7 سفن أجنبية كانت تعبر المياه قبالة السواحل الصومالية، فيما يصل عدد أفراد طواقم السفن المختطفة إلى 130 معظمهم من ماليزيا وتايلاند واليابان وألمانيا ونيجيريا وإيران.

وكانت السفينة الماليزية «بونجا ميلاتي 5» التي تحمل 30 ألف طن من البتروكيماويات إلى سنغافورة قادمة من السعودية آخر سفينة تختطفها مليشيات القراصنة الصوماليين حيث وقعت في قبضتهم يوم الجمعة الماضي، وكان على متن الناقلة الماليزية 36 ماليزيا وخمسة فلبينيين. ويجعل ذلك عدد حوادث القرصنة في المياه الصومالية 30 حادثا على الأقل منذ بداية العام الحالي.

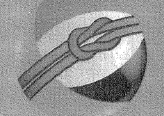
ومع أن مجلس الأمن الدولي أصدر قرارا بالإجماع في 2 يونيو (حزيران) الماضي بالسماح للدول التي لها وجود عسكري في مياه المنطقة بالدخول إلى المياه الصومالية الإقليمية لمنع نشاط القراصنة، إلا أن أي دولة لم تقم بمحاربة القراصنة بشكل مباشر، وأصبح منظر السفن الحربية على مرأى ومسمع من السفن المختطفة منظرا معتادا في السواحل الصومالية. وكانت البحرية الفرنسية قد قامت بمهاجمة القراصنة في 11 أبريل (نيسان) الماضي بسواحل ولاية بونت بشمال شرقي الصومال، لتخليص اليخت الفرنسي (بونانت) من قبضة القراصنة في سواحل ولاية بونت. وتمكن الجنود الفرنسيون من تحرير السفينة وأفراد طاقمها البالغ عددهم 30 فرنسيا. وقد اعتقلت البحرية الفرنسية في هذه العملية 6 من مليشيات القراصنة يحاكمون حاليا في فرنسا. لكن كل هذه التطورات لم تغير من الواقع الصومالي شيئا حيث تضاعف نشاط القراصنة في الشهور التي أعقبت قرار مجلس الأمن. وتري الحكومة المحلية في ولاية بونت بأن دفع الفدية للقراصنة من قبل مالكي السفن المختطفة هو تشجيع غير مباشر يعطيهم الجرأة في الاستمرار في عمليات الخطف، وتري الحكومة بدلا من ذلك أن يتم دعم السلطات المحلية لتكافح بنفسها القراصنة.

وإلي جانب تهديد القراصنة لحركة سفن الشحن وناقلات النفط فإن قطاعا آخر مهما تأثر في عمليات القرصنة المتكررة في الصومال، حيث تتعرض السفن المستأجرة لبرنامج الغذاء العالمي للتهديد من قبل القراصنة مما أدي إلى تأخر وصول المواد الغذائية العاجلة إلى مئات الآلاف من المتضررين في الصومال حيث يواجه نحو 3 ملايين صومالي نقصا حادا في المواد الغذائية. وتقوم دول غربية لها تواجد عسكري بحري في المياه الصومالية في إطار مكافحة الإرهاب بمرافقة سفن برنامج الغذاء العالمي إلى ميناء العاصمة لتوفير الحماية لها.

ويوجد في قبضة القراصنة حتي هذا الوقت 7 1سفن مختطفة خلال أقل من شهر من بينها ناقلتان ماليزيتان حيث يطلبون فدية قدرها 8.2 ملايين دولار لتحرير هاتين الناقلتين وناقلة أخرى تديرها شركة يابانية كانوا قد اختطفوها في خليج عدن. ويريد القراصنة 4.7 مليون دولار لتحرير السفينة «بونجا ميلاتي 5» وشقيقتها «بونجا ميلاتي دوا» وكلاهما مملوك لشركة النقل البحري الماليزية الوطنية. كما يطالب القراصنة أيضا بمبلغ 3.5 مليون دولار لتحرير السفينة إم.في ستيلا ماريس اليابانية. يضاف إلى ذلك نحو 130 أجنبيا هم طواقم هذه السفن من جنسيات مختلفة-هذا بخلاف السفينه الاكرانيه المحمله بشحنه اسلحه ثقيله -- وغيرها من السفن التي سوف تكون عرضه لمثل هذه الاعمال الاجراميه في المستقبل.

وتجري حاليا مساومات بين القراصنة وبين مالكي هذه السفن عبر سماسرة لإطلاق سراحها وطواقمها، ويزداد جشع القراصنة الذين يستغلون ضعف موقف الأطراف الأجنبية التي تحرص على سلامة عمالها ومواطنيها مما يعني مزيدا من الأموال تدفع للقراصنة ومزيدا من القوة يكتسبها القراصنة ليصبحوا الحكام الفعليين للسواحل الصومالية الطويلة.

ومن وجهه نظرنا فأنه يجب أن تقوم الحكومه المصريه بالتدخل الفوري لردع هؤلاء القراصنه بالاشتراك والتنسيق مع حكومات الدول المطله علي البحر الاحمر، حيث أن مصر سوف تكون الخاسر الأكبر في هذا الموضوع نظرا لتخوف بعض شركات الملاحه من العبور من قناه السويس وأيضا سوف يؤثر ذلك علي الاقساط التأمينيه وبالتالي تتؤثر النولين البحريه أرتفاعا لو لم يحدث التدخل الفوري لوقف مثل هذه الانشطه التي تؤثر علي البعد الاستراتيجي لمصر.

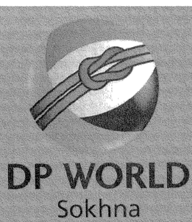


DP WORLD
Sokhna

- احتراف الشحن والتفريغ
- اقتصاديات الاستيراد والتصدير
- نعمل بتكنولوجيا الغد

■ اجمالي حجم الإستثمارات بالميناء والمركز اللوجيستى حتى عام 2020 تصل الى : 1.7 مليار دولار.
■ حجم الإستثمارات الأجنبية المتوقعة فى منطقة اللوجيستيات حتى عام 2010 تصل الى 2 مليار دولار وحتى عام 2020 : 8 مليار دولار.
■ عدد الشركات العالمية المتوقع فى المركز اللوجيستى عام 2010 : 300 شركة وحتى عام 2020 من 1500 الى 2000 شركة.
■ أثر العمالة المباشرة المتوقعة الناتجة عن نشاطات الميناء والمركز اللوجيستى عام 2020 : 20.000 فرصة عمل ، العمالة الغير مباشرة : 85.000 فرصة عمل.
■ عدد فرص العمل المتوقعة الناتجة عن نشاطات منطقة السويس الإقتصادية الخاصة عام 2020 : 165.000 فرصة عمل.
■ حجم النمو السكانى المتوقع بمنطقة السويس الإقتصادية الخاصة عام 2020 : 500.000
■ الحجم المتوقع لموارد الدولة المباشرة والغير مباشرة من منطقة السويس الإقتصادية الخاصة عام 2020 : 4.6 مليار دولار.

ميناء السخنة . .


DP WORLD
Sokhna


El Arish
Ismailia
Giza
Cairo
Sinai
Sokhna Port
Fayoum
Beni Suef
El Minya
Tur Sinai
Asyut
Sohag
Qena
Luxor
El Kharga

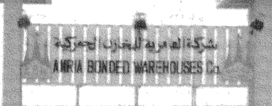
ميناء القرن



شركة العامرية للمخازن الجمركية

Amria Bonded Warehouses Co.

Mariot - Alexandria - Egypt — **كينج مريوط - الاسكندرية**





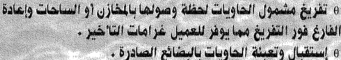




- ... الشركة بأحدث معدات السلامة والصحة المهنية والدفاع المدنى لضمان سلامة مصالح عملائها.
- إدارة واعية ومدربة ذات خبرة كبيرة فى هذا المجال ..

نشاط الشركة :-

- تخزين جميع أنواع الحاويات الفارغة والمملوءة بجميع أنواع البضائع الواردة والترانزيت للعملاء.
- توفير ساحات مكشوفة ومخازن مغلقة بأسعار تنافسية وبمساحات كبيرة .
- مجهزة بساحات خاصة لتخزين الحاويات الثلاجة والمبردة.
- تخزين السيارات بجميع أنواعها والأوناش والمعدات والسحب لأى عدد حتى ولو سيارة واحدة من الرسالة.
- إمكانية السحب الجزئى للرسائل حسب الحاجة بدون حد أقصى .
- تفريغ مشمول الحاويات لحظة وصولها بالمخازن أو الساحات وإعادة الفارغ فور التفريغ مما يوفر للعميل غرامات التأخير .
- إستقبال وتعبئة الحاويات بالبضائع الصادرة .
- تقديم الخدمات المطلوبة بتسهيلات شديدة تتميز بالسهولة والسرعة والمرونة .
- بها مجمع جمركى متكامل لنهو الاجراءات الجمركية فى اسرع وقت وبطريقة مميكنة متصلة بالحاسب الآلى لمصلحة الجمارك.



موقعنا :-

- الموقع على تلاقى الطرق (القاهرة - الإسكندرية - برج العرب) القرب من المناطق الصناعية وخاصة برج العرب ومدينة السادات

Head Office: Borg Elarab Road From Alex /Cairo
Desert Road - King Mariot
Tel : (03)4485670 - 4485671 - 4485672
Fax : (03)4485675
Mobil: 012 394 2216
E-mail:ragabnet@intouch.com

الادارة : أول طريق مدينة برج العرب المتفرع من طريق إسكندرية
القاهرة الصحراوى كينج مريوط - الإسكندرية
ت: ٤٤٨٥٦٧٠ - ٤٤٨٥٦٧١ - ٤٤٨٥٦٧٢(٠٣)
فاكس : ٤٤٨٥٦٧٥(٠٣)
موبيل :٣٩٤٢٢١٦ (٠١٢)

هيئة ميناء دمياط
DAMIETTA PORT AUTHORITY
وزارة النقل

زيارة وفد جمعية خريجى كلية الإقتصاد والعلوم السياسية لميناء دمياط

استضافت هيئة ميناء دمياط وفد جمعية خريجى كلية الإقتصاد والعلوم السياسية فى زيارتهم لميناء دمياط برئاسة اللواء/ طه خليل .

و قد كان فى استقبال الوفد اللواء بحرى/ حسين الهرميل رئيس مجلس إدارة هيئة ميناء دمياط وقيادات الهيئة .

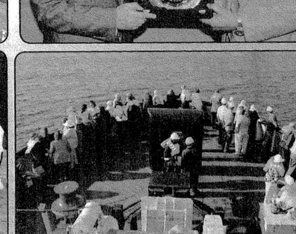
حيث قدم سيادته عرضاً تقديمياً إستعرض فيه الميناء من جميع جوانبه من حيث الأرصفة والمنشآت والمشروعات القائمة وفرص الاستثمار المتاحة به كما تحدث سيادته عن الجانب الإقتصادى والإجتماعى والأنشطة الخدمية التى تقدمها هيئة الميناء للعاملين والعاملات وكذلك الدور التى تمارسه الهيئة فى الإسهام فى خدمة المجتمع والبيئة المحيطة والتفاعل معها فى مختلف المناسبات

كما قدم السيد اللواء/ حسين الهرميل درع هيئة الميناء للسيد اللواء رئيس الوفد .

وقد تولت هيئة الميناء تنظيم وإعداد برنامج متميز لإستضافة الوفد شمل جولة بحرية بالميناء وجولة نيلية بالباخرة برأس البر وحتى مصب النيل بالبحر المتوسط .

وقبل مغادرة دمياط أعرب الوفد ورئيسه عن سعادتهم البالغة بالمستوى الرفيع الذى استقبلوا به والبرنامج الحافل الذى أعدته هيئة ميناء دمياط والذى حقق لهم الغرض الأساسى من الزيارة وهو التعرف على تلك المنطقة العزيزة من أرض مصر وما تم بها من إنجازات مشرقة خاصة بميناء دمياط مما أعطى صورة صادقة عما يتم من مشاريع تضاف إلى ثرواتنا القومية.







بتكلفة 200 مليون دولار
دمياط تستعين بشركة صينية لتعميق الممر الملاحى

وقعت شركة دمياط الدولية لإدارة الموانى (KGL) عقداً مؤخراً مع شركة هاربور الصينية (China harbour) لتكريك الممر الملاحى بدمياط ليصل إلى أعماق تصل إلى 18 متر شاملة الأرصفة وحوض الدوران ليصل عمق الحوض إلى 17 متراً.

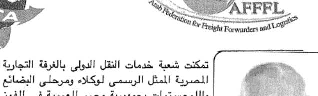
قال جميل البهبهانى مسئول المشروع بـ(KGL) إن المشروع يتكلف 200 مليون دولار وإن الشركة تستهدف مشروعاً عملاقاً بميناء دمياط من المتوقع أن يزيد الطاقة المضافة للميناء بمقدار 4 ملايين حاوية مكافئة سنوياً ليصبح ميناء دمياط من الموانئ المحورية على موانئ البحر المتوسط.

ويلزم العقد شركة "KGL" ببناء رصيف بأطوال تصل إلى 2300 متر وبأعماق 17 متراً على نفقتها، وإقراض هيئة ميناء دمياط مبلغ 60 مليون دولار لتكريك وتعميق قناة مدخل الميناء وحوض الدوران حتى 18 متراً وأعطت تسهيلات فى السداد لمدة عشر سنوات، وبدون فوائد وعلى أن يتم سداد القرض عن طريق خصم 70% فقط من الرسوم السيادية ومقابل رسوم الانتفاع المستحقة لهيئة الميناء على "KGL" وعلى أن تتنازل "KGL" عن أى مبالغ من القرض لا يتم سدادها خلال 10 سنوات من بدء التشغيل.

من ناحية أخرى أشار عاطف العوضى مدير عام التخطيط والبحوث بدمياط لتداول الحاويات الى أن الشركة فى انتظار موافقة هيئة ميناء دمياط على تعميق الرصيف الخاص بالشركة فى دمياط والذى من المنتظر أن تكون خلال الشهر المقبل والذى يهدف إلى تعميق غاطس الرصيف إلى 17 متراً مقابل 13 متراً فقط حالياً بما يسمح بجذب كبرى السفن العالمية وتصل التكلفة المبدئية للمشروع إلى حوالى 40 مليون دولار.

مصر تستضيف مؤتمر الفياتا الدولى لوكلاء ومرحلى البضائع واللوجستيات بالقاهرة عام 2011






لواء مازن نديم

تمكنت شعبة خدمات النقل الدولى بالغرفة التجارية المصرية الممثل الرسمى لوكلاء ومرحلى البضائع واللوجستيات بجمهورية مصر العربية فى الفوز بإستضافة الكونجرس السنوى لمنظمة الفياتا الدولية فى القاهرة أكتوبر 2011

ومن المعروف أن منظمة الفياتا الدولية هى المنظمة الدولية التى تضم 40000 شركة ومؤسسة ومنظمات محلية ودولية تمثل 150 دولة يعمل بها اكثر من عشرون مليون موظف وعامل فى مجال النقل الدولى واللوجستيات قد تأسست المنظمة عام 1926 ويقع مقرها بمدينة زيورخ بسويسرا

ومن المتوقع أن يشارك فى الكونجرس التى تستضيفه شعبة خدمات النقل الدولى اكثر من 2000 مشارك من اكثر من مائة دولة على مدى 3 أيام ويتم مناقشه احدث وسائل النقل الدولى واللوجستيات والقوانين والمعاهدات الدولية والمشاريع المتاحة فى دول العالم بصفة عامه والمنطقة ومصر بصفة خاصة

وقد أعلن عن فوز مصر باستضافة الكونجرس على هامش اجتماعا كونجرس الفياتا المقام بمدينة فان كوفر بكندا سبتمبر الماضى

وقد أضاف اللواء مازن نديم رئيس مجلس إدارة شعبة الخدمات النقل الدولى مصر بان الفوز لم يكن سهلا حيث تقدمت اكثر من دولة لاستضافة الكونجرس أبرزهم البرازيل ولكن الجمعية العمومية للمنظمة قد اختارت بالأغلبية مصر لاستضافة هذا المؤتمر العالمى نظرا لما تتمتع به مصر من أمن وأمان ومشروعات حالية ومستقبلية فى مجالات النقل واللوجستيات والتطور الإيجابى الحادث فى المطارات والموانئ المصرية المختلفة والمشروعات اللوجستية فى مصر الأمر الذى رجح كفة مصر لاستضافة هذا الحدث الكبير

وأضاف مازن بأنه سوف يعقد على هامش المؤتمر معرض دولى تشارك فيه شركات ومصنعين وشركات أداره من مختلف أنحاء العالم يعرضون خلاله احدث ما يدور فى العالم من تطور هائل فى مجالات النقل والتكنولوجيات التقنيه والفنيه والحلول المتكاملة الأمر الذى سوف يسهم فى تطور الخدمات المقدمة الى المصنعين والتجارة الدولية والذى من شأنه وضع مصر على خريطة تجارة اللوجستيات وهى التجارة العالمية التى برعت فيها دول كثيرة من أبرزها سنغافورة ودبى وهونج كونج

وصرح مازن بأن الملف المقدم من مصر قد أحتوى على شرح وافى لمجموعة من المشاريع التى قامت بها وزارة الطيران والنقل والاستثمار والصناعة والتجارة والمالية الأمر الى أثرى الملف بالإضافة الى وضع مصر السياحى كدوله سياحيه من الدرجه الأولى وتوفر الفنادق المميزه والأماكن السياحية وقاعات المؤتمرات وسهوله الحصول على تأشيرات الدخول واضاف مازن بأنه سوف يتم تشكيل لجنه من الشعبه للبدء فى التجهيز للمؤتمر من الان

وتقدم رئيس وأعضاء الشعبه بوافر الشكر للغرفه التجارية بالإسكندرية ورئيسها الأستاذ احمد الوكيل للدعم الغير المحدود المقدم للشعبه لاستضافه هذا المؤتمر بمصر

كما أشار الى ترابط كافة أعضاء الاتحاد العربى لمرحلى البضائع واللوجستيات لترشيح مصر للفوز بالتنظيم كان له أثر كبير فى تدعيم موقف مصر فى الفوز بالترشيح

ومن المنتظر حضور وفد رفيع المستوى من النظمة العالمية يناير المقبل لمراجعه أخر استعدادت الشعبه لاستضافه المؤتمر

وأخيرا أفاد مازن بان الشعبه سوف تبدأ فى مخاطبه الوزارات المختلفة حتى يمكن الاستفادة من انعقاد المؤتمر بمصر.

الإتحاد العربى لغرف الملاحة البحرية يعقد اجتماع مجلس إدارته 12 يومى 5، 6 نوفمبر - بيروت - 2008

لواء بحرى محسن المصرى

ARAB FEDERATION OF CHAMBERS OF SHIPPING

أعلن اللواء بحرى/ محسن المصرى الأمين العام للإتحاد العربى لغرف الملاحة البحرية بأن الاتحاد قرر عقد إجتماع مجلس إدارته الثانى عشر القادم فى العاصمة اللبنانية بيروت الفترة 5،6 نوفمبر 2008 دعماً ومؤازرة لأعضاء الاتحاد بالجمهورية اللبنانية الشقيقة وكذا الإطلاع على الجهود المبذولة فى لبنان ومن الغرفة الدولية للملاحة ببيروت لدعم حركة التجارة البحرية والإقتصاد اللبنانى فى هذه الفترة، وسيناقش المجتمعون أيضاً لتوصيات الدراسة التى قام الاتحاد بإعدادها بخصوص" النقل متعدد الوسائط فى الوطن العربى ومقترحات التطوير" والتى تم رفعها الى مجلس الوحدة الإقتصادية العربية للنظر فى عرضها على القمة العربية الإقتصادية والإجتماعية والتنموية المقرر عقدها أوائل العام القادم 2009 بدولة الكويت.

والتى أبرزت أهمية تبنى الدول العربية لإستراتيجية عربية واحدة للنقل متعدد الوسائط بين الأقطار العربية مما سيدعم بلا شك وتنشيط للحركة التجارية بين الدول العربية ومالها من مردود إقتصادى كبير فى هذه الظروف الإقتصادية العالمية الحالية.

كما سيبحث المجتمعون من 9 دول عربية (السودان — لبنان — الأردن — الكويت — السعودية — اليمن — مصر — سوريا — ليبيا — تونس) إقرار ميثاق الشرف والتعاون بين أعضاء الإتحاد وكذا مناقشة فكرة إنشاء شركات عربية فيما بين الأعضاء فضلا على الإطلاع لأهم ما تم التوصل إليه من توصيات الاجتماعات التى عقدت ببروكسل 2008 لبحث موضوع Motor Ways of the Sea بين دول الاتحاد الاوربى والدول المطلة على البحر المتوسط.



استرداد الضريبة الجمركية

عن العجز اللاحق للبضائع المستلمة تحت الشكة !



الأستاذ / عادل عبد المعطى عوض المحامى عضو الجمعية العربية للقانون البحرى والتجارى

استمتع كثيرا بما يكتبه الأستاذ كامل النجار رئيس مصلحة الجمارك الأسبق ، متعه الله بالصحة والعافية . والكتابة عنده فيها عمق وفهم لروح القانون الجمركى، فضلاً عن خبرته الواعية بالمسائل الجمركية والاقتصادية . ومن هذه الكتابات الجميلة، مقاله الأخير بمجلة انترناشيونال عدد سبتمبر 2008 ، وكان عنوانها : " السحب المباشر من الباخرة على وسائل النقل " .

والحقيقة يرجع صلتى بالأستاذ كامل النجار إلى عام 1996، حيث عينت سنتها عضواً فى اللجنة المنظمة لأول مؤتمر نقل بحرى موسع تنظمه مؤسسات غير حكومية، والذى عرف بمؤتمر مارينز الأول عام 1996، ونظمته ثلاث جمعيات بحرية، هم الجمعية البحرية المصرية ، والجمعية العربية للملاحة ، وجمعية المهندسين البحريين . وهذه الصلة بالأستاذ كامل النجار؛ جاءت حينما طلب منى المرحوم العميد الفونس حبيب رئيس الجمعية العربية للملاحة – أن أكون من ضمن المنظمين للمؤتمر ، وذلك عقب نجاحنا فى استقدام المهندس عادل عزت رئيس هيئة قناة السويس فى أن يلقى محاضرة فى أكاديمية النقل البحرى عن مستقبل قناة السويس ومشروع قناة إسرائيل ؛ وكانت بتاريخ 1 / 11 / 1995، وكان هذا اللقاء حدثاً كبيراً وفريداً لم يحدث من قبل فى قطاع النقل البحرى ، فاللقاء تابعته كافة وسائل الأعلام فى الداخل والخارج، والسبب فى ذلك يرجع الى أن المهندس عادل عزت كان عازفاً عن الحديث أو اللقاء فى أى من هذه التجمعات، فلا يشارك فى مؤتمرات أو ندوات وغيرها ... الخ ؛ عدا سفره إلى لندن سنوياً ، وكان مجتمع النقل البحرى العالمى يهتم به كثيراً وبتصريحاته ، وغير ذلك ، كان عازفا عن هذا النوع من الاتصالات ، فضلا عن أن هيئة قناة السويس منذ نشأتها وحتى عشر أعوام مضت؛ كانت بعيدة عن أجواء النقل البحرى المصرى، حتى أنها كان يقال عنها أنها جزيرة منعزلة . فلما إستطعنا إختراق هذه الجزيرة بعدة زيارات مكوكية للهيئة بالإسماعيلية ، وكان وراء هذا العمل الرائع (فسيلة غرست) ؛ الدكتور أحمد عبد المنصف وأعضاء مجلس إدارة الجمعية البحرية المصرية، وقد أسفر ذلك العمل عن قيام ندوة كبيرة وتجمع لمعظم قيادات النقل البحرى ، وقد قال البعض أن هذا التجمع لم يحدث منذ أكثر من 40 عام ، حفل مبهر، وكان الحضور مكثف ، ومنهم من كانوا نجوم فى قطاع النقل البحرى قبل عام 1952 ، من أمثال الاستاذ حمدى الصباغ المدير المالى لشركة البوستة الخديوية والدكتور عمر الحديدى المحامى بشركة قنال السويس قبل التأميم ... الخ . ومن هنا كان اختيار العميد الفونس حبيب لنا فى عضوية اللجنة المنظمة للمؤتمر فيما بعد ، فاقترحت عليه الاتصال بالجمارك وإشراكها فى المؤتمر بموضوع الساعة وقتئذ وكان عن المعاملة الجمركية للموانئ الجافة ، والمحاضرة كانت للأستاذ كامل النجار، والحقيقة أن هذا الاتصال تم بترتيب من الحاج سمير السيد مدير عام المانفستو المركزى وقتها . وهذا العمل، كان أول اتصال مباشر بين مؤسسات العمل المدنى والنقل البحرى وبين مصلحة الجمارك، بعيداً عن تنظيم الدوائر الحكومية . هذا العمل نعتبره فسيلة أخرى تم غرسها من قبل جماعة أهل الفسيلة ، والتى تحدثنا عنها فى المقالين السابقين.

نرجع لموضوع مقال الأستاذ كامل النجار، ولا أريد أن اسرد ما قاله ، وما تضمنه من إقتراحات قيمة لسرعة وضمان عملية السحب المباشر للرسائل من السفن ، فهو قد طالب بإلغاء النظم السابقة كنظام جارى الإستلام ، وجارى التفريغ ، وتحت الشكة (قرار 46) والذى سمى بعد ذلك قرار 150 ، وأن يستبدل التسمية للنظام الأخير- بتسمية أخرى صحيحة ؛ وهو " السحب المباشر"، وأن يكون السحب بعد سداد الضرائب والرسوم السارية يوم وصول الباخرة ، وليس قبل ذلك تجنبا لإعادة حسبة الرسوم وسداد الفرق أو إسترداده .... الخ .

ومقالنا الماثل ، سيكون إضافة لما قاله الأستاذ كامل النجار ، وقد تصادف أن أتصل بمكتبنا – منذ أسبوعين –ممثل قانونى لأحدى كبرى شركات الإستيراد والمتخصصة فى إستيراد السلع الإستراتيجية، وطلب منا بحث و فتوى قانونية عن مسألة قانونية، وسألنى : هل يمكن إسترداد الضريبة الجمركية عن العجز اللاحق للرسائل التى كانت تستلم تحت نظام جمركى سابق ، والمسمى بنظام الاستلام "تحت الشكة" أو "جارى الاستلام "؟، وما هى مدة التقادم ؟، وهل ما حصلته الجمارك بدون وجه حق يعد دين ضريبى، أم غير ضريبى ؟ وقد أجبته لطلبه، وسوف أتناول فى هذا المقال ملخص للفتوى وما إنتهينا إليه، وذلك لأهمية موضوع القضية التى تهم كل المستوردين، فالتحصيل الجمركى على هذا النحو، يمثل عدوان على مال وحقوق المستوردين ومخالف للقانون والدستور، وجميعنا يعرف أن المعاملات الجمركية فى الماضى، لم تكن تستند إلى القانون؛ بقدر ما كانت تستند إلى قرارات وتعليمات وتفسيرات جمركية حسب أهواء بعض المسئولين. الوضع حاليا قد إختلف، حيث أصبح هناك التزام من قبل الدولة باحترام وتنفيذ اتفاقية الجات ، وما تضمنه من تطبيق الالتزام الوارد فى جدول التخفيضات الجمركية المقدمة من مصر لمنظمة التجارة العالمية عام 1995، والذى بمقتضاه ينبغى معاملة المستورين جمركياً على أساسه، وان كان فى بداية التطبيق ساد حالة من الفوضى وعدم النظام وتحصيل جمركى فاسد، ويمكن القول أنه حتى الآن لم تطبق الإتفاقية على وجه صحيح فى كثير من السلع، وتم فرض ضريبة جمركية على بعض هذه السلع بالمخالفة لأحكام إتفاقية الجات. هذا موضوع سوف نتحدث فيه فى مقال مستقل، نوضح فيه موضوع القضية، وكيفية استرداد الفروق الضريبة الجمركية التى حصلت بدون وجه حق، بالمخالفة لاتفاقية الجات. وكلنا نتذكر ما كان يفعله المأمور الجمركى مع المستورد منذ عدة سنوات؛ فيخيره ما بين تطبيق قانون التعريفة الجمركية السارى أو اتفاقية الجات على رسائله؟ !

أما بالنسبة لموضوع المقال فإننا نود أن نوه إلى أن الجمارك منذ عامين تقريباً أخذت تطبق نظام الإفراج المسبق للرسائل (م 94 من اللائحة التنفيذية لقانون الجمارك بقرار رقم 10 / 2006)، وبالتالى توقف العمل فى بعض لنظم الأخرى للاستلام المباشر للرسائل، ومنا الاستلام من تحت الشكة (قرار 46). مع ملاحظة أن نظام الإفراج المسبق للواردات لا يستلزم أخذ الجمارك على صاحب الشأن أى تعهد بعدم مطالبته باسترداد أى ضريبة جمركية مقابل العجز اللاحق للواردات، وفى حالة ظهور هذا العجز الجزئى بعد انتهاء التفريغ من السفينة وإجراء التسوية. وهو ما كان معمولا به فى نظم الاستلام الأخرى؛ مثل الاستلام من تحت الشكة، تسليم صاحبه، والاستلام بنظام جارى الاستلام من المخزن وفى حالة سريان التفريغ للواردات من السفينة .

والمسألة القانونية المثارة فى موضوع المقال ؛ عن النظام السابق وهو نظام الاستلام من تحت الشكة؛ حينما يتقدم المستورد أو صاحب الشأن بطلب لمصلحة الجمارك بالموافقة على تفريغ البضائع الواردة مباشرة على وسائل النقل ، وسواء كان السحب المباشر من السفينة ، أو بنظام جارى الاستلام والسحب من المخزن أولا بأول؛ وأثناء سريان تفريغ السفينة للبضائع فى نفس الوقت. ففى كل أحوال الاستلام هذه؛ لا يعرف مقدار وحجم الرسائل المفرغة – إلا بعد انتهاء عملية التفريغ أولا وانتهاء عملية التسليم الفعلى القانونى. فقد يكون هناك عجزا فى الرسائل أو زيادة عما هو مقدر فى منافستو السفينة أو البوليصة.

وقد كان هناك إشتراطات للموافقة الجمركية على هذا الطلب، كأن تكون الرسالة المطلوب سحبها من رسائل المشارطات البحرية،أو من الرسائل المبين ببوليصة الشحن أنها تحمل شرط التفريغ من تحت الشكة أو من أصناف تسليم صاحبه، أو

تابع استرداد الضريبة الجمركية عن العجز اللاحق للبضائع المستلمة تحت الشكة !

من البضائع ذات الطبيعة الخاصة، مثل الرسائل سريعة التلف كاللحوم والدواجن والمجمدات، أو تلك التى تسبب فى تلويث الأرصفة والمخازن كمسحوق الأعلاف ومجروش البلاستيك، وحديد الخردة، وبضائع الصب من أقماح و أذرة، أو الرسائل ذوات العدد الكبير، والتى ترد فى عبوات يمكن معاينتها بشرط تماثلها، وأن يكون المشمول متجانس، ويخضع لبند جمركى واحد، ونفس الشئ بالنسبة للبضائع تسليم صاحبه والتى ترد فى جوالات أو براميل بأعداد كبيرة ... الخ.

إذعان جمركى

فقبل إستلام هذه الرسائل طبقا لنظم السحب المباشر، فقد كان هناك وقتئذ طلب مذعن وجائر من مصلحة الجمارك لصاحب الشأن، يجب أن يستوفيه قبل تطبيق نظام السحب من تحت الشكة على رسائله، وهو أن يتعهد كتابة بأن الجمارك غير مسئولة عن أى عجز يرد على الرسالة بعد إستلامه من تحت الشكة، وأن يدفع كامل الضريبة الجمركية قبل الاستلام، وأنه لا يجوز له استرداد أى ضريبة جمركية تمثل هذا العجز الجزئى اللاحق بعد عملية التفريغ النهائى للسفينة، وبعد تحديد العدد والوزن، وعليه أن يدفع الضريبة أو الرسم الجمركى بالنسبة للزيادة فى البضائع مع الغرامة. فضلا على أنه لا يجوز إتمام الإجراءات الجمركية تحت هذا النظام على الأصناف التى ترد بأسعار متعددة – إلا إذا أقر المستورد أو وكيله بقبوله إحتساب الضرائب والرسوم الجمركية وغيرها من الضرائب الجمركية! وقد كان غالبا ما يرد عجز جزئى على هذه الرسائل المطبق عليها نظام الاستلام من تحت الشكة. وقد يكون هذا العجز من نوع عجز طريق، أو عجز مورد. وفى كلا الحالتين لم تكن الجمارك ترد للمستوردين ما حصلته من رسم وارد على هذا العجز بنوعيه. والمستوردين وقتها لم يكن أى منهم يستطيع المطالبة بما حصلته الجمارك عن العجز الجزئى لرسائلهم لاعتقادهم أن هذا التحصيل سليم ومطابق للقانون، وهو فى حقيقة الأمر مخالف للقانون والدستور. وأن هذا التحصيل والسداد الفاسد للضرائب الجمركية، أساسه قرار أو تعليمات أو منشورات جمركية فقط، وذلك على نحو ما ذكر، وما سوف نبينه للقارئ بعد حين، حتى يمكن لأى مستورد أو صاحب شأن استرداد هذه الرسوم الجمركية السابق تحصيلها، وفى مدة تقادم 15 عاما، وليس 3 سنوات كما يعتقد ويظن كثير من المستوردين والمحامين .

إذعان ملاحى

الأمر لا يتوقف على إذعان الجمارك فقط، لكن هناك طرف آخر يجبر أصحاب الشأن ويذعنهم، ويتمثل بيانه فى أنه لا بد للمستورد طالب السحب المباشر(تحت الشكة) لرسائله، التقدم بطلب وتعهد من الوكيل الملاحى للخط الأجنبى، أومن الناقل البحرى المصرى مباشرة، فى أن يسحب رسائله من تحت الشكة بمعدل تفريغ ووقت معين، وأن الناقل الملاحى أو وكيله الملاحى غير مسئول عن أى عجز جزئى، وأنه لا يجوز لصاحب الشأن استرداد مقابل نسبة هذا العجز الجزئى، كثمن بضاعة، وكثمن نولون (أجرة النقل). بل أن صيغة التعهد المكتوب من صاحب الشأن، هو أنه استلم كامل الرسالة بدون عجز، وذلك قبل عملية الاستلام الفعلى!! ونفس الشئ للرسوم التى تفرضها الهيئات الأخرى ، كهيئة ميناء الإسكندرية .

هذه المسألة القانونية المثارة منذ أكثر من 30 عاما، وهو إجبار صاحب الشأن أن يتعهد كتابة بعدم طلبه استرداد نسبة الضريبة الجمركية والضرائب الأخرى الملحقة بها، عن مقابل نسبة العجز الجزئى، والتى تلحق رسالته المستلمة بنظام السحب المباشر، وسواء كان هذا النقص أو العجز الجزئى فى الوزن؛ أوفى العدد – فإن ما أوفاه صاحب الشأن أو المرسل إليه؛ من كامل الضريبة الجمركية المستحقة على الرسائل المشحونة بما فيها عجز أو نقص، هو أداء مخالف للقانون والدستور فإنه يكون قد أوفى بدين غير مستحق عليه بالنسبة للضريبة الخاصة بهذا النقص، ومن ثم يجوز استرداده. وهذا تطبيقا لنصوص الدستور، وتطبيقا لفهم القانون الجمركى ذاته.

حكم القانون

– فالمادة (5) من قانون الجمارك ، نصت صراحة بالآتى : "تخضع البضائع التى تدخل أراضى الجمهورية لضرائب الواردات المقررة فى التعريفة الجمركية، علاوة على الضرائب الأخرى المقررة ، وذلك إلا ما استثنى بنص خاص ." .

– وتنص المادة (11) على أن : "تؤدى الضرائب الجمركية على البضائع الخاضعة لضريبة قيمية حسب الحالة التى تكون عليها وقت تطبيق التعريفة الجمركية وطبقاً لجداولها ......" .

– ونصت المادة (50) من ذات القانون : "يتولى الجمرك بعد تسجيل البيان معاينة البضاعة والتحقق من نوعيتها وقيمتها ومنشئها ومن مطابقتها للبيان والمستندات المتعلقة به، وللجمرك معاينة جميع الطرود أو بعضها، أو عدم معاينتها وفقا للقواعد التى يصدرها المدير العام للجمارك ." .

حكم محكمة النقض

– وفى حكم وحيد و فريد من نوعه ، أصدرت محكمة النقض حكما فى هذه المسألة ، وان كان للأسف – فإن هذا الحكم الوحيد لم ينشر بعد ، على الرغم من صدوره منذ عدة أعوام . فماذا قالت محكمة النقض ؟ :

إن التزام المرسل إليه بأداء الضريبة الجمركية – وعلى ما جرى به قضاء هذه المحكمة – مقصور على ما يستحق منها على البضائع التى تم الإفراج عنها بعد مرورها بالدائرة الجمركية إلى داخل البلاد، فإذا ما أوفى المرسل إليه بكامل الضريبة الجمركية المستحقة على الرسالة المشحونة بما فيها من نقص، فإنه يكون قد أوفى بدين غير مستحق عليه بالنسبة للضريبة الخاصة بهذا النقص، ومن ثم يجوز له استرداده . .... " .

وجوب الإسترداد

– بعد أن بينا للسادة المستوردين السند القانونى فى أحقيتهم فى استرداد ما تم سداده للجمارك من رسوم جمركية عن العجز اللاحق للبضائع التى تم استلامها بنظام تحت الشكة، وهو نظام التسليم الجمركى الذى حل محله منذ عامين نظام الإفراج المسبق للواردات – فأنهم يمكنهم – المستوردون – أن يرفعوا دعاوى أمام القضاء، وهم مطمئنون بأنها محققة الكسب إن شاء الله، كل ما هنالك، هو إعداد المستندات اللازمة كأذون الإفراج وغيرها، وإعداد صحف الدعاوى وكتابتها بشكل جيد عن طريق محاميهم . مع ملاحظة؛ أن هذا الدين هو دين مدنى يتقادم بـ 15 عاما، لأن هذا التحصيل الضريبى هو تحصيل فاسد، وتم استئداء هذه الرسوم الجمركية بالإكراه وبدون وجه حق. وهناك كثيرا من الأحكام القضائية، سواء دستورية أو نقض أو إدارية عليا، أكدوا جميعا بأن تحصيل أى ضريبة؛ لازم أن يكون بناء على نص قانونى، وإلا كان هذا عدوان من الجهة الإدارية على مال وحقوق المواطنين ، فالمادة 119 من الدستور المصرى حددت الضوابط العامة لاختصاص كل من السلطتين التشريعية والتنفيذية فى المجال الضريبى. وهذه المادة تنص على أن: "إنشاء الضرائب العامة أو تعديلها أو إلغاؤها لا يكون إلا بقانون. ولا يعفى أحد من أدائها إلا فى الأحوال المبينة فى القانون. ولا يجوز تكليف أحد أداء غير ذلك من الضرائب والرسوم إلا فى حدود القانون " .

– وفى حكم عظيم أصدرته المحكمة الدستورية العليا برئاسة شيخ القضاة المرحوم الدكتور عوض المر : "السلطة التشريعية هى التى تقبض بيدها على زمام الضريبة العامة، إذ تتولى بنفسها تنظيم أوضاعها بقانون يصدر عنها متضمنا تحديد نطاقها، وعلى الأخص من خلال تحديد وعائها، وأسس تقديره، وبيان مبلغها، والملتزمين أصلا بأدائها والمسئولين عنها، وقواعد ربطها وتحصيلها وتوريدها، وكيفية أدائها، وغير ذلك مما يتصل ببنيان هذه الضريبة عدا الإعفاء منها، إذ يجوز أن يتقرر فى الأحوال التى يبينها القانون ". (القضية رقم 9 لسنة 17 قضائية دستورية ، الجريدة الرسمية 19 سبتمبر1996) .

لقاء قادم

– إنشاء الله فى مقال قادم، سوف نتناول موضوع آخر خاص بتداعيات القرار الوزارى 430 لسنة 2007 الصادر فى 10 / 10 / 2007 (نقل بحرى) وقرارات أخرى بشأن البضائع والحاويات الترانزيت الواردة برسم إعادة التصدير، وهو قرار يقضى بحصول الوكيل الملاحى من الخط الملاحى ولصالح هيئة الميناء المفرج فيه الحاويات والبضائع الترانزيت مبلغ 5،2 دولار أمريكى عن كل حاوية ترانزيت 20 قدما، و25 سنتا عن كل طن ترانزيت بضائع عامة أو صب جاف ..... الخ .

وهذا الموضوع ، قد أثاره الاستاذ عادل اللمعى رئيس غرفة ملاحة بورسعيد، ونشر فى مجلة الأهرام الاقتصادى عدد 3 / 3 / 2008 م، وبعد النشر، قمت أنا والأستاذ الدكتور زكريا بيومى عميد كلية حقوق القاهرة الأسبق والمحاضر بأكاديمية النقل البحرى وأبو التشريعات الضريبية والمالية – بدراسة هذه القضية بعد حصولنا على بعض المستندات من أحد الموكلين، وليس كلها، وقد إنتهينا إلى عدم أحقية هيئات الموانى فى تحصيل هذه الرسوم لمخالفتها القانون والدستور.

مركز الموانى المصرية بين موانى البحر المتوسط



دكتور ربان / مدحت عباس خلوصى مستشار القانون البحرى بميناء جدة الإسلامى

خلال شهر سبتمبر 2008 صدر عدد يوليو و أغسطس 2008 لمجلة Cargo System وقد أحتوى هذا العدد على ملحق بعنوان "Top 100 Container Ports" أى أن هذا الملحق يحوى أعلى مائه ميناء حاويات فى العالم. وكان الأساس الذى قيس عليه كل ميناء هو مقدار ما يتداوله الميناء من حاويات خلال السنة، عندئذ وعلى الفور تبادر إلى ذهنى سؤال هو أين مركز الموانى المصرية بين الموانى المائة التى تعتلى قمة موانى الحاويات؟ كما كان هذا الملحق مرفقاً معه خريطة للعالم موضحاً عليها موانى القمة المائة ومركزها (ترتيبها) بين الموانى الأخرى. وهذا أثار فضولى أيضاً وولد فى ذهنى سؤال أخر ما هو مركز الموانئ المصرية بين موانى البحر المتوسط وهى الموانى المنافسة للموانى المصرية. وفى هامش الخريطة كانت هناك مقارنة بين نتيجة احصاء عام 2006 واحصاء 2007 مبينه مقدار النمو / أو التقهقر الذى حققه كل ميناء خلال العام.

وهذا أثار فضولى أيضاً للبحث عن نتيجة أحصاء عام 2005 للتعرف على التطور الذى حققه كل ميناء خلال الثلاث سنوات الماضية ووجدت نتيجة أحصاء عام 2006/2005 فى عدد أغسطس 2007 من مجلة Cargo Systems والخريطة المرفقة مع العدد.

ومن الإحصاءات الواردة عن موانى الحاويات أعدت للقارى هذه الجداول الثلاث التالية التى توضح النمو والتقهقر الذى حققته موانى البحر المتوسط خلال الأعوام 2005، 2006، 2007 وتبين الجداول مركز كل ميناء فى قائمة موانى القمة المائة وكذلك عدد الحاويات التى تم تداولها خلال الأعوام الثلاث.

- موانى القمة على البحر المتوسط عام 2005

مركز الميناء بين موانى البحر المتوسط	مركز الميناء بين موانى القمة المائة	إسم الميناء	عدد الحاويات التى تداولها
1	25	الجزيرس	3.180.000
2	26	چيوياتاورو	3.116.000
3	37	ڤالنسيا	2.409.821
4	45	برشلونة	2.078.000
5	58	جنوه	1.625.000
6	63	بيريه	1.395.000
7	67	بورسعيد	1.340.000
8	68	مالطا(ميناء حر)	1.321.000
9	76	دمياط	1.218.558
10	78	حيفا	1.407.000
11	82	لاسبيزيا	1.024.455
12	86	مارسيليا	906.000
13	95	أزمير	784.000

يلاحظ على هذا الجدول غياب ميناء الإسكندرية عن موانى القمة المائة وإحتلال بورسعيد المركز 67 بين موانى القمة المائة وميناء دمياط فى المركز 76 . كما يلاحظ أيضاً أن مجموع الموانى على البحر المتوسط التى تضمنتها قائمة موانى القمة المائة هى 13 ميناء فقط وعدم إحتلال أى منهم مركزاً متقدماً فى الربع الأول من المائة.



تابع مركز الموانى المصرية بين موانى البحر المتوسط

- موانى القمة على البحر المتوسط عام 2006

مركز الميناء بين موانى البحر المتوسط	مركز الميناء بين موانى القمة المائة	الميناء	عدد الحاويات التى تداولها عام 2005	عدد الحاويات التى تداولها عام 2006	نسبة النمو أو التراجع
1	26	الجزيرس	3.180.000	3.256.776	%4.8
2	33	جيوياتاورو	3.116.000	2.938.178	%7-
3	35	بورسعيد	1.340.000	2.691.166	%101
4	37	فالنسيا	2.409.821	2.612.049	%8
5	44	برشلونة	2.078.000	2.318.239	%12
6	60	جنوة	1.625.000	1.657.113	%2
7	67	مالطا(ميناء حر)	1.321.000	1.485.000	%12
8	73	بيريه	1.395.000	1.403.408	%1
9	81	لاسبيزيا	1.024.455	1.134.000	%11
10	84	حيفا	1.107.000	1.070.000	%5-
11	88	مارسيليا	906.000	941.400	%4
12	91	دمياط	1.218.558	906.122	%24-
13	98	أزمير	784.000	847	%8

يوضح الجدول التالى ترتيب الموانى حسب مركزها بين موانى القمة المائة كما يوضح أيضاً مقارنة بين عدد الحاويات التى تداولتها فى عام 2005 و2006 ونسبة النمو أو التراجع لكل ميناء. يلاحظ على هذا الجدول أيضاً غياب ميناء الإسكندرية عن موانى القمة كما يلاحظ من المقارنة تقدم أربعة موانى ومنها بورسعيد الذى حقق نسبة نمو قدرها 101% وتقدم من المركز 67 إلى المركز 35 . كما يلاحظ أيضاً تراجع ثمانية موانى عن مراكزها فى عام 2005 منها ميناء دمياط الذى تراجع من المركز 76 إلى المركز 91 كما يوضح الجدول أنه مازالت موانى البحر المتوسط تحتل 13 مركزاً فقط من موانى القمة المائة ولم يتقدم أى ميناء إلى المراكز الربع الأوائل الذين يعتلون القمة.

- موانى القمة على البحر المتوسط عام 2007

يوضح الجدول التالى ترتيب الموانى حسب مركزها بين موانى القمة المائة كما يوضح مقارنة بين عدد الحاويات التى تم تداولها خلال عام 2006،2007 ونسبة النمو أو التراجع.

ترتيب الميناء بين موانى البحر المتوسط	ترتيب الميناء بين موانى القمة المائة	الميناء	عدد الحاويات التى تداولها عام 2006	عدد الحاويات التى تداولها عام 2007	نسبة النمو أو التراجع
1	28	جيوياتاورو	2.938.176	3.445.336	%17.3
2	30	الجزيرس	3.256.776	3.414.345	%4.8
3	35	فالنسيا	2.612.049	3.042.665	%16.5
4	38	بورسعيد	2.619.166	2.820.271	%4.8
5	42	برشلونة	2.318.239	2.610.099	%12
6	60	مالطا(ميناء حر)	1.485.000	1.901.180	%28
7	63	جنوة	1.657.113	1.855.026	%11.9
8	78	بيريه	1.403.408	1.373.138	%2.2-
9	85	لاسبيزيا	1.134.000	1.187.040	%4.7
10	86	حيفا	1.070.000	1.148.628	%7.3
11	94	مارسيليا	941.400	1.002.200	%6.5
12	95	إسكندرية	783.313	984.481	%25.7
13	96	دمياط	906.122	978.374	%8

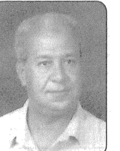
يلاحظ على الجدول عاليه والخاص بإحصائية 2007 دخول ميناء الإسكندرية فى قائمة موانى القمة المائة وإحرازه نمواً قدره 25.7% عن عام 2006 وحصولها على المركز 95 . كما يلاحظ تقدم أربعة موانى فقط وتقهقر تسعة موانى منها ميناء بورسعيد الذى تقهقر من المركز 35 فى عام 2006 إلى المركز 38 فى عام 2007 . وكذلك تقهقر ميناء دمياط من المركز 91 فى عام 2006 إلى المركز 96 فى عام 2007 وذلك بالرغم من تحقيق كلا المينائين نمواً فى عدد الحاويات التى يتداولها . حيث حقق ميناء بورسعيد زيادة فى عدد الحاويات المتداولة قدرها 430616 حاوية ، كما حقق ميناء دمياط زيادة فى عدد الحاويات المتداولة قدره 72252 حاوية . كما يلاحظ على الجدول خروج ميناء أزمير من القائمة.

– النظرة المستقبلية

التنبؤ بالنظرة المستقبلية لصناعة موانى الحاويات حول العالم يظهر توقعاً بحدوث نمو بنسبة قدرها 9% خلال السنتين المقبلتين والمنافسة قائمة بين الموانى لتحقيق أكبر قدر من التداول للحاويات . وذلك لن يتحقق دون الإسراع فى تطوير معدلات التداول للرفع من معدل التداول وزيادة الأتساع الأفقى للموانى وكذلك الأتساع الرأسى وتعميق الممرات الملاحية والأعماق عند الأرصفة لإمكانية استيعاب الميناء لسفن الحاويات العملاقة التى ستتجاوز حمولتها 13000 حاوية مكافئة والتى يصل غاطس إلى 15 متراً بل يتجاوز ذلك أيضاً . هذا بالإضافة إلى تدريب العاملين بالموانى لرفع كفاءتهم وتقليل الحوادث والتعامل مع الحاويات من خلال شبكة المعلومات الإلكترونية وذلك توفيراً للوقت والمال.

البنوك والتمويل الإستثمارى لأساطيل السفن

الجزء الأخير



بقلم/ سمير معوض محاضر فى الإقتصاد البحرى وصناعة اللوچيستيات

رابعاً: التمويل وأهميته لإمتلاك أسطول بحرى تجارى:

كل شئ الآن فى عوالم الإقتصادات الدولية يتجه بسرعة تتضاعف على نحو – حثيث للانضواء تحت مظلة العولمة لاسيما قطاعات إقتصاد صناعة التجارة البحرية والنقل التجارى البحرى وصناعة الخدمات اللوجستية البحرية والمينائية، إذ أن قانون التطور ينص على أنه ليس ثمة شئ ثابت فى الوجود الإنسانى وفى مجالات الأعمال والإقتصاد سوى المتغيرات.

ومصر بطبيعة موقعها الجغرافى وموضعها الإستراتيجى فى هذا المضمار تتمتع بمقومات وديناميات قلما توافرت لدولة أخرى بذات القدر. فمن حيث الموقع الجغرافى فهى تشاطئ وتساحل البحرين المتوسط والأحمر وخليجي السويس والعقبة وأهم ممر تجارى وملاحى على سطح الكرة الأرضية وهو قناة السويس.

وعلى مستوى الموضع الإستراتيچى (Strategic Site) فهى دولة بحرية بإمتياز . ودولة محورية الأهمية فى نسيج شبكات تدفقات المبادلات التجارية العولية. وموقعها البؤرى هذا له ثقل راجح فى موازيين إستراتيجيات التعاون الدولي بإعتبارها محطة مرور بالغة الأهمية . بيد أن حسابات الثوابت لا يمكن لها أن تباشر نفوذها دون الألتفات إلى معادلات المتغيرات التى يتمثل تأثيرها فى الاعتبارات التالية:

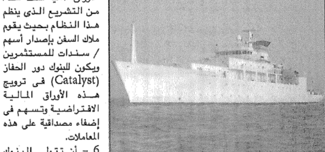
1 – كل من هو على علم ببواطن الأمور فى مجال الإقتصاد البحرى يدرك إدراكاً قاطعاً أن هناك تحولات عظيمة تحدث وسيتوالى حدوثها فى الحاضر والمستقبل فيما يخص الأفعال وردات الأفعال فى ساحة الدورات الإقتصادية فى صناعة النقل البحرى (Shipping eveles) إلا أن هذا الأدراك لا يزال متلبثاً عند عتبة ردود الأفعال النظرية. وبذلك بقى نصيبنا من كعكة التجارة البحرية العولية أقل بمراحل من الإستثمارات الجغرافية والإستراتيجية فى الموقع والموضع. ويكاد يتعادل مع إستثماراتنا البشرية والمالية والتكنولوچية والإدارية التى مازالت تنظر إلى قطاع النقل البحرى وخدمات الموانئ باعتباره إقتصاداً ثانوياً. فى الوقت الذى حققت فيه الولايات المتحدة فى العام 1997 دخلاً قدره 700 مليار دولار من صناعة اللوجستيات مع توقعها أن يرتفع هذا الرقم إلى 900 مليار من هذه الصناعة وحدها فى العام 2000 .

2 – ومع ذلك فإن مجتمع النقل بما فيهم ملاك أساطيل السفن (Ship owners) ورجال الأعمال الساعين إلى الإنخراط فى عداد ملاك السفن يقفون فيما يتعلق ببرامج ومناهج تمويل شراء وبناء السفن أمام علامات الإستفهام منذ عقود من الزمن دون وجود رؤية واضحة وإدارة محددة لتجاوز علامات الإستفهام إلى ما وراءها من تفعيل وتطبيق تدابير الإستثمار التى ستجعل من هذا القطاع الحيوى أداة للتشابك والتكامل والتحالف مع المحاور المماثلة فى العالم.

3 – أن بنوك الدول المهتمة بهذه الصناعة قد مولت بناء وشراء السفن بقروض قيمتها 200 مليار دولار فى تسعينيات القرن الماضى هذا التمويل يبلغ ما بين أربعة إلى خمسة أضعاف ما قدم من قروض فى ثمانينيات ذلك القرن وظلت مصر بعيدة عن هذا المضمار.

4 – أن البنوك المصرية ستجد لها فرجاً ومخرجاً فى مثل هذه التمويلات الرأسمالية لتوظيف أرصدة الودائع الضخمة الراكدة لديها التى تبلغ مئات المليارات حيث تمثل عبئاً على أصولها المالية وحساباتها الختامية وفوائض أرباحها ومناسيب إسهاماتها فى عمليات التنمية الإقتصادية.

5 – إلى جانب ذلك يبقى التساؤل هو إلى أى مدى يمكن لإتحاد ملاك السفن فى مصر التمويل من خلال أسواق الأوراق المالية تحت غطاء من التشريع الذى ينظم هذا النظام بحيث يقوم ملاك السفن بإصدار أسهم / سندات للمستثمرين ويكون للبنوك دور الحفاز (Catalyst) فى ترويج هذه الأوراق المالية الافتراضية وتسهم فى إضفاء مصداقية على هذه المعاملات.



6 – أن تتولى البنوك بمعاونة خبرائها المحترفين خلق ثقافة لدى من يرغبون فى الإستثمار فى هذا القطاع مؤداها إيضاح الأهمية الإقتصادية الإستثمارية لتعبئة مدخراتهم توجيهها إلى الإسهام فى تمويل هذه الصناعة التى ستحقق أرباحاً معقولة لهم وتخرج بالإقتصاد المصرى من حيز الإعتماد على قطاعات محدودة الدخول قليلة القيم المضافة وفرص التوظف وضيق رقعة أسواقها إلى آفاق عالمية رحبة توسع من الأنشطة الإنتاجية الرئيسية والفرعية وزيادة فرص العمل وتوسيع مساحة المجتمع الضريبي والخدمات التصديرية.

7 – ومن المعروف جيداً لملاك السفن وللبنوك ولشركات التأمين أن قيم السفن سوف تبقى متذبذبة ما بين صعود وهبوط فى الأسواق الدولية. وعلى ذلك فأن صناعة النقل البحرى تعتبر من ضمن أكثر مجالات الإقتصاد الدولية عرضه للمخاطر. وبمقتضى ذلك فأن إمتلاك السفن والتخلص منها سوف يبقى من أوليات الشئون المالية لملاك السفن إلى حد أنها تتجاوز أحياناً مسألة التدفقات النقدية . ولذا فإن هذه الصناعة الإستراتيجية الضخمة تحتاج إلى إسهامات شركات التأمين فى تقديم شبكة أمان لها.

8 – ويتطلب تغير ظروف سياسة تمويل السفن بإعتبارها أصول رأسمالية إنتاجية باهظة الأثمان أن تبقى تكاليف تمويلها موازية لتكاليف تمويل الأصول الأخرى التى تستخدم فى الصناعات كثيفة رأس المال . وعادة يشار إلى أن حرية الدخول إلى أسواق رأس المال يؤدى إلى رخص تكاليف الحصول على التمويل.

9 – قاعدة إقتصادية ومحاسبية هامة أخرى تتبدى فى أن فنيات (Techniques) تمويل شراء سفينة ينبغى أن تتوخى طرق معالجة خفض قابلية الشركة المالكة للسفينة لإحتمال التأثر السلبى بدورات الأعمال – وكذلك تمكينها من جعل فترة حياة الأصل (السفينة) أطول من المديونية التمويلية.

10 – أحد التصورات الأقرب إلى منطق التنمية القائمة على الشراكة هو أن ينشأ صندوق تمويلى تسهم فيه جميع الشركات والوكالات الملاحية وهيئة قناة السويس والبنوك والأرصدة المتراكمة للتأمينات الإجتماعية يسمى صندوق تمويل تكوين أسطول بحرى تجارى مصرى (Shipping Fund) يدار بأساليب إقتصادية غير حكومية ويعتمد فى جانب من تكوين رأس ماله على الاكتتاب العام للشركات والمؤسسات والأفراد.

11 – مثل هذه الأمور لا تحتمل الارجاء فقطاع النقل البحرى لا ينبغى أن يأتى فى مؤخرة أجندة التطوير الإقتصادى فهو قطاع حافل بفرص غير محدودة لخروج الإقتصاد المصرى من عنق الزجاجة وتنويع مصادر الدخول (التدفقات النقدية) وتقليل مستويات التحديات والمخاطر التنموية التى تتسع كلما قل عدد محاور الإستثمار والتنمية وتضيق كلما زادت الطاقات والقواعد الإنتاجية والتصديرية. وصناعة النقل البحرى صناعة تصديرية فى المحل الأول لأن صناعة الخدمات أكثر الصناعات تقدماً الآن.

خامساً: مستقبل إقتصاد صناعة النقل البحرى فى مصر:

1 – لا يمكن لنا الزعم بأننا نمتلك حلولاً سحرية لما ينطوى عليه المستقبل من تحديات لكن هناك أكثر من سبب يدعونا إلى القول بأننا شأن غيرنا نقف على أعتاب تغيرات ذات أبعاد هامة لا نملك التغاضى عن ضرورة الإسهام فى صداعتها ورسم مساراتها وتحديد غاياتها. وتأسيساً على ذلك فإن بناء وتكوين أسطول بحرى مصرى قوى وحديث سوف يوسع من مجالات وآفاق التنمية إضافة إلى أنه سيكون أساساً لأحداث تغييرات إقتصادية وإجتماعية كثيرة هامة.

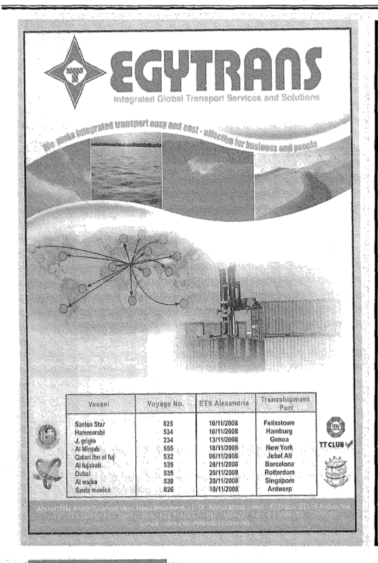
2 – هذه الصناعة تمتد تأثيراتها إلى شتى القطاعات الإقتصادية لدينا – فبالنسبة لجملة الصادرات والواردات فإن الإعتماد على خدمات أسطول وطنى سوف يخفف العبء بدرجة ملحوظة على الميزان التجارى وبالتالي ميزان المدفوعات ويحقق عنصراً الثبات والأمان فى نقل تجارة مصر الخارجية على سفن الأسطول الوطنى .. ومن عدة وجوه فإن قيماً مضافة كثيرة سيفيد منها الإقتصاد القومي.

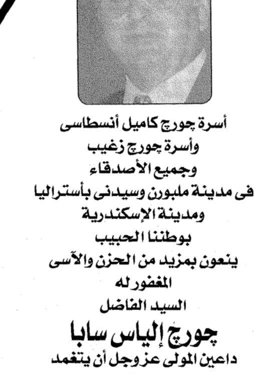
3 – فى الآونة الراهنة فإن البنوك فى كثير من أقطار العالم تطلب أن يرفق بمستندات القرض بصورة نمطية من ثلاثة إلى أربعة تقييمات يقوم بها سماسرة من ذوى الخبرة فى مجال بيع وشراء السفن . ومن توسع وتطور هذا النشاط يقدم للبنوك لملاك السفن الوضوح الكافى القابل للتفسير والتعليل عن الطرق التى تم بها التقويم وعندنا من ثم يمكن أن تنشأ هيئة تقييم السفن لأغراض البيع أو الشراء (Ship Valuation Panel) من خبراء بنكيين وشخصيات أخرى.

4 – ففى كل الأحوال فإن التمويل الإستثمارى لشراء السفن يستلزم لضمان سلامة الصفقات بالنسبة للمقرض (البنك) والمقترض (صاحب السفينة) أن يكون كل منهما على دراية وفهم عميق بصناعة النقل البحرى وعلى علم بشئون إقتصادها. فمن الخطأ الفادح أن ينظر للسفن فقط على أساس أنها سفن (It is a great mistake to assume that ships are ships) فالمتوسط السنوى لشراء السفن بنوعيها حديث البناء والمستعمل يربو على 40 مليار دولار .

تابع البنوك والتمويل الإستثمارى لأساطيل السفن

وذلك يقدم تحدياً تمويلياً إستثمارياً لكلا الطرفين مع إضافة حسابات المخاطر.
5 – ولكى تزيد صناعة النقل البحرى من طاقتها الإستيعابية وتنوع من محاورها ونقاط أرتكازها فإن تنمية وتطوير صناعة بناء السفن ينبغى أن تكون مثالا لذلك ففى ستينيات القرن الماضى كانت مصر متفوقة عليها فى صناعة أصناف عديدة من العائمات. الآن قطعت الصين شوطاً كبيراً فى صناعة بناء السفن. ففى العام 1990 كانت حصتها من صناعة السفن على مستوى العالم 3% أرتفعت فى العام 2002 إلى 10% لتأتى فى المركز الثالث بعد اليابان وكوريا الجنوبية.
6 – ولأن هذه الصناعة الإستراتيجية الهامة للإقتصادات العالمية قاطبة عالية المخاطر فإن البنوك ترى أن القروض التى توجه إليها محاطة بذات القدر بهذه المخاطر وذلك ما يبرر أحجام عدد من البنوك عن قبول الدخول فيها. ويستدعى ذلك توافر عدد من الضمانات التى تحمى ملاك السفن والبنوك على حد سواء من غائلة هذه المخاطر التى تهدد طرفى التعاقد. وهذا يحتاج إلى دخول شركات التأمين وشركات إعادة التأمين فى هذا المضمار وبرغم وجود مخاطر فليس معنى هذا التورع عن دعم قطاع النقل البحرى من أجل مزيد من الأزدهار لحاجة التنمية الإقتصادية والنمو الإقتصادى إليه.
7 – ولا غرو فإن هذه الصناعة بعض المآخذ كما أن لها عدداً من الإيجابيات ..ومآخذها هى:
أ- أن السفن لها عمر محدود
ب – أن صناعة النقل البحرى صناعة متشظية (Fragmented) ليس فيها إحتكار طرف أو إحتكار القلة.
ج – وهى دورية : لأن قيم السفن فيها تتذبذب لعدة مرات أثناء عمرها التشغيلى
د – وإدرارها للدخول لا يحمه اليقين لقصر وقت توظيف السفن (أحياناً)
هـ – وأن الطلب على السفن مرتبط عادة بإزدهار الإقتصادات الدولية ورواج المبادلات التجارية البندولية.
و- وأن السفن تعمل فى بيئات صعبة تسبب لها مضار تعطلها عن العمل وتوليد دخول.
ز- وأن عرض السفن (الفراغات) ليس منظماً لأن أى جهة من الممكن أن تطلب بناء سفن بصرف النظر عن الحاجة الفعلية التى تدعو إلى ذلك.
ح – ولكثرة أعداد السفن فإن ملاكها يدخلون فى منافسات غير عادلة مما يؤثر على فوائض الأرباح فى ميزانياتهم.
8 – وبرغم هذه النقائض فإن هناك إيجابيات تتحقق حينما:
أ- يحسن ملاك السفن من مستوى جودة صناعة النقل البحرى.
ب – والتخلص من السفن الأقل من المستوى المتوسط (Substandard)
ج – والتركيز على التخطيط الجيد.
د – وإدارة الأصول (السفن) إدارة لا تعرضها للأعطال والتوقف عن العمل.
هـ – وتشغيلها على أسس لوجستية سليمة.
و – متابعة صيانة السفن لجعل قيمتها الحقيقية موازية وموازنة لقيمتها فى ميزانية الشركة.
ز – ولأن صناعة النقل البحرى تقدم للسفن فترات تذبذب قصيرة وفترات رواج أطول مما يوازن ربحية التشغيل ويجعل الأصل خالقاً للفوائض.
ح – ودون ريب فإن الإدارة الاحترافية هى أقوى ضمان لتوظيف السفن توظيفاً حقيقياً مربحاً.
الخلاصة: ستبقى صناعة النقل البحرى من ضمن أهم الصناعات الإستراتيجية على مستوى العالم.. ولا يمكن لمصر أن لا تكون شريكاً فى تفاعلاتها وتطورها وإحتلال





أسرة چورچ كاميل أنسطاسى
وأسرة چورچ زغيب
وجميع الأصدقاء
فى مدينة ملبورن وسيدنى بأستراليا
ومدينة الإسكندرية
بوطننا الحبيب
ينعون بمزيد من الحزن والآسى
المغفور له
السيد الفاضل
چورچ إلياس سابا
داعين المولى عز وجل أن يتغمد
الفقيد الكريم
بواسع رحمته ويسكنه جناته
ويلهم أسرته الصبر والسلوان.

لماذا نغضب
عندما أهدرنا دماء شهدائنا فى البحر مع العبارة السلام 98 ؟!
ألم يحن الوقت لصدور قانون بحرى موحد ؟!

الجزء الثالث



بقلم/ عبد الحميد مرسى عنبر المحامى بالنقض والدستورية العليا - وعضو إتحاد المحامين العرب

توقفنا فيما سبق عن القصور الواضح فى القانون البحرى فيما يتعلق بالشق الجنائى الذى على أساسه يتم مسائلة من يتسبب سواء بقصد أو إهمال فى حدوث كوارث بحرية أيا ما كان حجمها ولقد تردد فى كثير من وسائل الاعلان تفجر غضب أهالى ضحايا العبارة السلام 98 فى قاعة المحكمة فور النطق بحكم البراءة لصاحب الشركة ونجله إلى درجة محاولة النيل منه والأخذ بفكرة الثأر المرفوضة من المجتمع والدين، وقد حاولت الحكومة جاهدة درء الخطر المحدق بقيام النيابة العامة برفع استئناف الحكم وتحديد جلسة سريعة للفصل فيها، ودون الدخول فى تفاصيل معروضة على القضاء أو التأثير على مجريات الأحداث فأن الخطر الحقيقى ليس فيما سبق ولكن فيما هو آت بهذا التشريع البحرى الحالى وتطبيق نصوص قانون عقوبات لا يتصور فكرة الحوادث البحرية أو الجوية ومازال يدور فى فلك حوادث السيارات التى تنتهى عادة بالتصالح أو غرامة لمساعدة الورثة فى الحصول على تعويض تقدره المحكمة بدعوى مستقلة.

يجب إعادة النظر فى كافة التشريعات البحرية المتناثرة فى قانون بحرى موحد ينظم حركة البضاعة والركاب ويصون حقوق البحارة ويتوازن مع حقوق أصحاب السفن ويقدم تسهيلات مالية وإعفاءات وحوافز للإستثمار لخدمات النقل البحرى .

فهل يعلم القارئ أن لكل ميناء من الموانئ المصرية قانون صادر لا يختلف عن غيره فى كثير ولكل ميناء قواعد خاصة ولائحة خاصة بالإرشاد قانون ينظم حقوق وواجبات المرشدين وجدنا خلال مقالات سابقة كيفية الإختلاف البين بين العقوبات المختلفة بينهم، وأزحنا الستار أكثر من مرة عن مشاكل المرشدين مع هيئات الموانئ المختلفة رغم تماثل العمل فى جميع الموانئ المصرية.

الإتفاقيات الدولية التى تصدق عليها وأصبحت قانون يجب تطبيقه، لم يتم تفعيل بعض تلك الإتفاقيات لتكون محل تطبيق.

تشريعات العمل والعمالة البحرية مازالت مثار جدل فالحقوق مهدرة ولا تعسف البحار فى استرداد حقوقه بعد رحلة معاناة مع الشركة وفى المقابل شكاوى أصحاب السفن من هروب العمالة البحرية وسط الإغراءات العديدة وبين منافسة الشركات لجذب العمالة البحرية المدربة التى تستسلم وتهجر السفينة وهى فى أشد الحاجة إليها.

ورفض البعض رفع العلم المصرى على سفنهم رغم أن مركزها الرئيسى داخل مصر وتعمل فى خطوط منتظمة بين الموانى المصرية والأجنبية للأسباب سبق شرحها بالتفصيل فيما سبق.

أن ظهور عدم الولاء والإنتماء من البحارة للشركة التى تعمل على متن سفنها يحتاج إلى دراسة والرجوع إلى تقييم حجم المشاكل التى تواجه البحار وهو يعمل، وأسباب هروبه بعد تدريبه ومنحة الشهادات الحتمية وكيفية الموازنة بين حقوق البحار وشركة الملاحة.

ودور منظمة العمل الدولية فى هذا المجال غير مفاعل يلجاء إليه البحار المصرى فى الخارج وليس له فروع فى الموانئ المصرية.

أن التوجه الحالى لتحسين الموانئ جاء على حساب الجناح الآخر وهو الأسطول التجارى ودور شركات الملاحة والخدمات البحرية لأن الانشغال بتحسين الموانئ ورفع مستواها لا يعنى إغفال الدور الأساسى للأسطول التجارى وتحديثه وتنمية قدرات وتحسين خدمات النقل البحرى عن طريق جذب إستثمارات لرفع كفاءة دور الشركات البحرية وخدماتها وتحسين أحوال العاملين على السفن وتقوية دور نقابة البحارة وتفعيل الإتفاقيات الدولية والتصديق على الإتفاقيات العمالة البحرية.

ولعلنا نلقى نظرة دولية على التعسف فى حقوق البحارة فى المناطق الخطرة وفى الدول النامية ومنها مصر وهو ما يشغل بال الدارسين والباحثين فى مجال المناطق الخطرة خاصة منطقة خليج عدن وما يحدث فيها من قرصنة بحرية تواجها الدول الكبرى لحماية السفن ولكن أين حماية حقوق البحار؟! فهو أرخص من قيمة البضاعة التى يزيد النولون فيها ويرخص فيها من يعمل عليها سواء تم خطفها أو فلتت وهو ما سوف نواجهه ونواجه فى العدد القادم بأذن الله.

E-mail:lawayer_anbar@yahoo.com

التحديات التى تواجه إدارة الموارد البشرية



كنا على موعد من العدد السابق على أن نستأنف رحلة الحديث عن إدارة الموارد البشرية وأن نعرف المزيد عن عالمها.

وبعد أن تناولنا شيئاً موجزاً عن ماهية إدارة الموارد البشرية وعن أهميتها ووظائفها المتعددة كان لزاماً علينا أن نبرز ونوضح بعض التحديات التى تواجه هذه الإدارة.

فلقد أصبحت إدارة الموارد البشرية أكثر إلماماً ومشاركة فى كل من عمليات التخطيط الإستراتيجى والإدارة فى المنظمة كذلك نتيجة عن أن نشاطها قد أتسع وأصبح يتعدى الوظائف التقليدية لها التى سبق وأن أشرنا إليها فى العدد السابق.

ومن أبرز أسباب هذا الإتساع أن بيئات العمل اليوم أصبحت أكثر تنوعاً وتعقيداً وأن هذا التنوع فى قوة العمل الذى يشمل عدة جوانب وأبعاد مثل الجنس والسن والديانة والقدرات وهو ما يمثل أحد التحديات هذا بالإضافة إلى تغير القوانين واللوائح الحكومية والتغيرات الهيكلية فى المنظمة وكذلك التغيرات التكنولوجية والإدارية.

والتنوع فى قوة العمل، يأتى أيضاً نتيجة وجود الشركات متعددة الجنسيات وإنتشار ظاهرة العولمة لذا أصبح التنوع فى قوة العمل والتعامل معه ذو أهمية عالية وهذا التنوع فى قوة العمل يولد تحديات تأخذها إدارة الموارد البشرية فى الإعتبار وفى نفس الوقت هى ذات فائدة كبيرة لما يمكن أن يتبادله العاملين من ثقافات وابتكارات فى العمل.

- التغيرات فى اللوائح

حيث تزايد الإتجاه الحكومى نحو وضع لوائح تنظيم العمل وإجراءات الامن والسلامة المهنية وتوفير الحد الأدنى للأجور والتأمينات والمعاشات وحفظ وحماية جميع حقوق العاملين.

- التغيرات الهيكلية فى المنظمة:

فانه من الملحوظ أن معظم منظمات الأعمال تمارس اليوم كثيراً من التغيرات الهيكلية التى تمثل تحدياً لإدارة الموارد البشرية ومن هذه التغيرات التعاقد مع مصادر خارجية ويقصد بها التعاقد من الباطن مع شركات خارجية لتوفير المتخصصين فى تخصصات معينة من العمل وكذلك أيضاً إعادة التفكير والتصميم لخطوات العمل وذلك بقصد إحداث تحسينات جذرية فى التكلفة والجودة والخدمة والسرعة ومن التغيرات أيضاً التقييم المستمر للعمل لتحديد الحجم المناسب لقوة العمل وتحديد متطلباته.

وإليك عزيزى القارئ أهم ما فى هذه التحديات نعم إنه أمر بالغ الأهمية بدونه لا ترقى المنظمة إلى درجة العولمة التى هى أساس النجاح لكل منظمة إنها التغيرات التكنولوجية والإدارية بالمنظمة.

فلقد حدثت فى الفترة الأخيرة تغيرات تكنولوجية وإدارية ألقت مزيداً من التحدى على إدارة الموارد البشرية فإننا نرى على سبيل المثال لا الحصر الآن الحاسب الآلى الذى أصبح بالغ الأهمية وله دور عظيم فى كل المنظمات فهو يساعد على إنجاز كثير من الأعمال مثل الحسابات وبرامج الأجور وبرامج التدريب وبرامج العاملين وبرامج المخازن وغيرها من البرامج ولقد ساعدت التغيرات التكنولوجية والإدارية أيضا على فتح الباب على مصراعيه أمام المرؤسين فى المشاركة فى صنع القرار أى التحول إلى اللامركزية .

هكذا وقد رأينا بعض التحديات لإدارة الموارد البشرية التى تسعى لمواجهتها والتغلب عليها، ولكن لكى تستطيع هذه الإدارة التغلب على تحدياتها لابد وأن تشارك فى وضع سياسات الشركة وإستراتيجيتها مما يجعلها أكثر فاعلية للمنظمة، هذه السياسات والإستراتيجيات مثل خطة العمل الخاصة بالمنظمة وتوفير المعلومات عن المجال التى ستعمل فيه المنظمة وتغطية وتوفير إحتياجات العمل كل هذه السياسات تمكن الإدارة من التغلب على التحديات التى ستواجهها والقضاء عليها وتزيد من فاعليتها للمنظمة.

هكذا كما قرأنا كان قدراً موجزاً ومختصراً عن بعض التحديات التى تواجه إدارة الموارد البشرية التى أردنا توضيحها فى إيجاز.


YOUR
TRUSTED
PARTNER
SYSTEM CERTIFICATION
OHSAS 18001
SGS
SYSTEM CERTIFICATION
ISO 9001 2000
SGS
SHIP & C.R.E.W
الهندسية
للحاويات
ش.م.م
شحن وتفريغ
03 584 2398
www.ship-crew.com



HYUNDAI MERCHANT MARINE CO. LTD.



EBX

EASTBOUND		VOY	Odessa	Conatanta	Istanbul	Damietta	Jeddah	Singapore	Shanghai	Ningbo
	Dubai	002 E	26-Oct	30-Oct	31-Oct	**06-Nov**	10-Nov	20-Nov	25-Nov	29-Nov
	Ningbo	067 E	09-Nov	13-Nov	13-Nov	**20-Nov**	24-Nov	04-Dec	09-Dec	13-Dec
	W H 3	006 E	16-Nov	20-Nov	20-Nov	**27-Nov**	01-Dec	11-Dec	16-Dec	20-Dec

MED

EASTBOUND		VOY	Genoa	Barcelona	Fos	Damietta	Jeddah	Port Kelang	Singapore	Chiwan	Shanghai
	Efficiency	047 E	23-Oct	25-Oct	28-Oct	**01-Nov**	05-Nov	15-Nov	16-Nov	20-Nov	22-Nov
	Mosel	066 E	30-Oct	01-Nov	04-Nov	**08-Nov**	12-Nov	22-Nov	23-Nov	27-Nov	29-Nov
	Supreme	003 E	13-Nov	15-Nov	18-Nov	**22-Nov**	26-Nov	06-Dec	07-Dec	11-Dec	13-Dec
	Kennedy	013 E	20-Nov	22-Nov	25-Nov	**29-Nov**	03-Dec	13-Dec	14-Dec	18-Dec	20-Dec

WESTBOUND		VOY	Shanghai	Ningbo	Hong Kong	Chiwan	Singapore	Port Kelang	Damietta	Genoa	Barcelona	Fos
	Supreme	003 W	18-Oct	20-Oct	22-Oct	23-Oct	26-Oct	28-Oct	**08-Nov**	13-Nov	15-Nov	18-Nov
	Kennedy	013 W	25-Oct	27-Oct	29-Oct	30-Oct	02-Nov	04-Nov	**15-Nov**	20-Nov	22-Nov	25-Nov
	Chiwan	069 W	01-Nov	03-Nov	05-Nov	06-Nov	09-Nov	11-Nov	**22-Nov**	27-Nov	29-Nov	02-Dec
	Scala	004 W	08-Nov	10-Nov	12-Nov	13-Nov	16-Nov	18-Nov	**29-Nov**	04-Dec	06-Dec	09-Dec

MEX

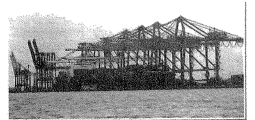
EASTBOUND		VOY	Valencia	Barcelona	Genoa	Fos	Damietta	Port kelang	Chiwan	Lianyungang
	Verdi	010 E	21-Oct	22-Oct	24-Oct	26-Oct	**01-Nov**	11-Nov	15-Nov	18-Nov
	Rossini	005 E	28-Oct	29-Oct	31-Oct	02-Nov	**08-Nov**	18-Nov	22-Nov	25-Nov
	Bellini	003 E	04-Nov	05-Nov	07-Nov	09-Nov	**15-Nov**	25-Nov	29-Nov	02-Dec
	Puccini	041 E	11-Nov	12-Nov	14-Nov	16-Nov	**22-Nov**	02-Dec	06-Dec	09-Dec

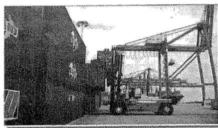
FOR MORE DETAILS & BOOKING PLEASE CONTACT

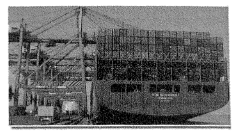
Alexandria Head Office: Tel.: 03 4840680 Fax: 03 4848326 E-mail: hmm@kadmar.com Website: www.kadmar.com

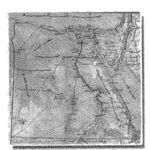
DCHC

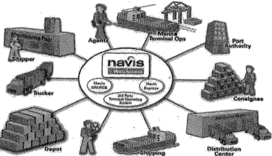
DAMIETTA CONTAINAR & CARGO HANDLING CO











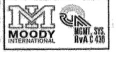
The Modern Terminal Community System



FACILITIES

Total Area	600,000 m2
Container Berths	4
Total Berth Length	1050 m
Depth Alongside	14,5 m
Container Quay Cranes	8
Mobile Crane	6
Rubber Tyred Gantry Cranes	10
Forklifts	19
Front loaders	18
Reach stackers	6
Reefer Plugs	50





DCHC has begun carrying out ambitious plan since 2006 by suppling two super post panamax qua cranes followed by other two besides , taking action in making study to increase water depth along side the terminal quay to be16 m.also, to increase the quay length to be 1450m

DCHC has achieved a rapid rates of growing, whereof 1.2 million TEUs has been handled

DCHC deal with the major international shipping lines

CMA-CGM, CSCL, HLC, IRISL, MISC, OOCL, APL, HSD , APL , NYK, MOL, HMM

EMBABY

We Do Our Best To Be The Best

Tel: +2057 290100 / +2057 290101 Fax:+2057 290777 P.O.X: 34511 Damietta-Egy

Email: damietta@dchc.com.eg - www.dchc-egdam.com

خطوط و منحنيات

نشأت الديهى يكتب

بعد تصدع البناء الرأسمالى.. بركان الإشتراكية يثور من جديد

إكرام الرأسمالية .. سرعة دفنها

بيد أن ما اقترفه النظام الرأسمالى الأمريكى من ذنوب فى حق البشرية لا توبة له على الإطلاق إن الأنظمة الرأسمالية المتوحشة ظلت تمارس كل أنواع الرذائل على مرأى ومسمع من الجميع وفى وضح النهار ، وكان الحمل السفاح نتيجة طبيعية ، لكن أحدا لم ينتبه ولم يلتفت ، لكن فى فترة المخاض شعر البعض أن هناك أوجاع مكتومة وتأوهات تخرج على استحياء بين الحين والآخر ، وفى جنح الظلام تمت لحظة الميلاد المأساوى لقد استيقظ العالم مفزوعا على هذه الحمم البركانية التى ثارت فجأة آتية على الأخضر واليابس وفى مشهد جنائزى حزين وقف العالم مشيعا النظام الرأسمالى ذو النكهة الأمريكية على أنغام الإشتراكية القديمة التى ما فتأت فى الظهور من جديد على السيمفونيات الماركسية العتيقة

لقد تسببت النظريات التى تؤمن بوحدانية السوق وبأن النظام الرأسمالى لا شريك له فى ملكه

لقد أصيبت الرأسمالية فى مقتل وأصبح العالم على بعد خطوات قليلة من حالة الوفاة الإكلينيكية المسماة بالركود الإقتصادى ، لقد استيقظ العالم على مسلسل الإنهيار الكبير .. ، آلاف الشركات .. ملايين المستثمرين .. عشرات الدول .. الجميع ماعاد يعرف إلا لغة الخسائر القاتلة والإنهيارات المميتة

فماذا حدث ؟

أو بالأحرى ماذا يحدث ؟

الحقيقة أنه حتى هذه اللحظة أستطيع أن أؤكد أن الشئ الوحيد المؤكد لدى أنه لا شئ مؤكد على الإطلاق !

فحتى هذه اللحظة لا يستطيع أحد أن يدعى أنه وضع يده على الاسباب الحقيقية لهذه الأزمة المالية الطاحنة .. إن أحدا لايعلم على وجه الدقة أين يتجه الإعصار المدمر ؟ وأحدا لا يعرف متى وكيف يوقف هذا الإعصار لكن الشئ المؤكد أنه لا شئ مؤكد على الإطلاق .. فى هذا الجو الضبابى لا يستطيع أحد من المستثمرين أن يرى أبعد من موضع قدميه ، كل مستثمر يضع يدا على قلبه واليد الأخرى على ما تبقى فى جيبه، الأسواق أصيبت بالشل التام، البورصات العالمية أصبحت من مخلفات الإعصار، البنوك وشركات التأمين بدأت فى نصب سرادق العزاء والقهوة السادة جاهزة للمودعين والمستثمرين

بيد أن التحليلات الإقتصادية والمالية وتضاربها لأزمة خلفت ورائها مزيداً من الغموض والضبابية فالإشتراكيون الجدد يحلمون بعودة مجد الآباء والأجداد، والرأسماليون يقسمون بأغلظ الأيمان بأن دولتهم قائمة ولن يمسها سوء مهما كانت الإنهيارات الحالية والوضع الحالى! إن التاريخ الإقتصادى للرأسمالية مليئ بالكوارث والأزمات ففى عام 1929 حدث الزلزال العالمى المسمى بالكساد العظيم والذى استمر قرابة العامين .. بيد أن الرأسمالية كانت تشهد أزمات عديدة فى الفترة من عام 1854 حتى عام 1919 كانت الأزمات تحدث كل 49 شهراً وتستمر 22 شهراً، أما خلال العقدين الأخيرين فقد بدأت الأزمات تحدث كل مائة شهر وتستمر لمدة ثمانى أشهر

فالأزمة ليست جديدة وليست غير مسبوقة لكنها جزء من سلسلة أزمات تاريخية للرأسمالية ، هى بالمنطق ليست نهاية للرأسمالية لكنها نهاية لسيطرة الولايات المتحدة الأمريكية ، لم تعد الولايات المتحدة هى كابتن الفريق الرأسمالى العالمى

والسؤال

ما هو موقف مصر من هذه الأزمة ؟

ما هو موقف الإستثمارات العالمية الموجودة على أرض الولايات المتحدة الأمريكية ؟

ما هو موقف فرنسا والمجموعة الأوربية ؟

ما هى الآثار السلبية / الإيجابية على التجارة العالمية ؟

ما هى الآثار المباشرة / الغير مباشرة على الإقتصاديات الناشئة ؟

ما هو مستقبل أسعار الطاقة خصوصاً أسعار البترول ؟

ما هى مصير الإستثمارات العربية ؟

والسؤال الأهم والذى أود أن أطرحه للنقاش والحوار

كيف يمكن أن تحول مصر الأزمة لصالحها ؟

فلا يجب أن ننسى أن هناك إستثمارات جريحة تبحث عن ماوى فهل تتنبه الحكومة المصرية الحالية لهذه الفرصة التاريخية أم مازالت مشغولة بما يدور فى القرية الذكية ؟ !!

eldeehy@Yahoo.com

أخبار من فوق السحاب

نشاط فى مجموعة ايرباص

تخطط مجموعة إيرباص الأوروبية لنقل قسم من مصانعها من مدينة تولوز الفرنسية إلى دول أخرى للتخفيف من الإعتماد على اليورو واستبداله بالدولار الأقل سعراً فى الأسواق العالمية، كما تعتزم المجموعة إقامة مصنع فى تونس يضم ألف عامل، وآخر فى الولايات المتحدة لإنتاج أجزاء من الطائرات التى تحتاج إلى تكنولوجيا لتطوره.

المؤتمر الدولى لإتحاد طيارى أفريقيا



نظم الإتحاد الدولى للطيارين المؤتمر الدولى السنوى لإتحاد طيارى أفريقيا والشرق الأوسط تحت رعاية الفريق أحمد شفيق وزير الطيران المدنى، وقد أدار الطيار هشام الديب جلسات المؤتمر الذى بحث المشكلات التى تواجه صناعة الطيران المدنى فى أفريقيا والشرق الأوسط خاصة المشكلات الفنية فى القارة السمراء ، وقد أشاد الطيار كارلوس ليمون رئيس الإتحاد الدولى للطيارين بموقع مصر الجغرافى والمتميز وتاريخها فى إنشاء شركات الطيران المدنى.

زيادة نمو حركة الركاب

صرح ياسر مدحد مدير مكتب مصر للطيران بكندا أن معدل نمو حركة الركاب المسافرين على رحلات مصر للطيران إلى كندا خلال موسم 2008 زاد بنسبة 19% مقارنة بالعام الماضى حيث بلغ معدل الإمتلاء 75% على الرحلات بنسبة نمو بلغت 24% فى معدل الإمتلاء عن نفس الفترة من العام الماضى، ووصل عدد السائحين الكنديين الذين زاروا مصر 77 ألف سائح.

الشركة القابضة المالية الجديدة

تم عقد الجمعية العامة التأسيسية الأولى للشركة القابضة المالية الجديدة للطيران المدنى بوزارة الطيران ، وأقرت الجمعية فى إجتماعها النظم الأساسى للشركة الذى يهدف إلى تغطية تمويل مشروعات قطاع الطيران المدنى والتى تشمل إستكمال تطوير منظومة المطارات المصرية، وتحديث الأسطول الجوى لشركة مصر للطيران بجانب تشكيل أول مجلس إدارة للشركة الجديدة.

دعوة البرازيلية للانضمام لتحالف ستار

دعا تحالف ستار شركة تام البرازيلية للإنضمام للتحالف بعدما صوت رؤساء مجالس إدارة شركات الطيران الأعضاء فى التحالف بالإجماع على قبول الخطوط الجوية البرازيلية - أكبر شركة طيران فى أمريكا الجنوبية لتكون عضواً فى التحالف، وقد صرح يان البرشت الرئيس التنفيذى للتحالف بأنه بإنضمام الخطوط البرازيلية ستكون أمريكا اللاتينية فى متناول جميع عملائنا.

لانينا والنينو والإحتباس الحرارى



تغطية / وسام غنيم

- ظاهرة النينو ودورها فى تكون الإعصار
- خبراء الطقس وظاهرة لانينا
- شبح ظاهرة الاحتباس الحرارى
- ماذا تعرف عن ظاهرة لانينا
- لانينا وراء هجمات القرش فى المكسيك
- إنشاء صندوق مالى لمكافحة التغيرات المناخية

لا نعرف ماذا سنفعل غداً لنحمى أنفسنا من أخطار الطقس وكيف نحد من الظواهر المخيفة التى أخلفتها لنا الملوثات البيئية المختلفة وفى هذا العدد سوف نوضح لكم هؤلاء الأشباح الثلاثة وخطورتهم

ظاهرة النينو :
إن ظاهرة النينو من العوامل التى تلعب دورا مهماً فى عملية تكون الأعاصير وظاهرة النينو هى ظاهرة مناخية تجتاح بحار ومحيطات نصف الأرض الجنوبى بطريقة دورية وعلى فترات متتابعة مدة كل منها ثمانية عشر شهراً تهيمن خلالها هذه الظاهرة على المحيطين الهادى والهندى فتبدأ بتسخين الطبقة العليا من ماء هذين المحيطين خاصة الى الغرب من شواطئ أمريكا الجنوبية مما يؤدى الى سيادة الجفاف فى بعض المناطق وتكون دوامات هوائيه وأعاصير مدمره فى مناطق أخرى مثل حوض الامازون واستراليا والجزر الإندونيسية والماليزية وغيرها

ظاهرة لانينا : أما ظاهرة لانينا فانها تحدث أثر معاكساً حيث يتكون فيها نطاق من الهواء الساكن بين حزامين من كتل الهواء النشطة مما يعين على تشكل الأعاصير المصاحبة بالعواصف الرعدية الممطرة وباستمرار زيادة معدلات التلوث فى بيئة الأرض ترتفع درجة حرارة الطبقة الدنيا من غلافها الغازى وبارتفاعها تزداد فرص تكون الأعاصير البرقية والرعدية الممطرة زيادة كبيرة فى العدد وفى الشدة والعنف مما يهدد أكثر مناطق الأرض عمرانا بالدمار الشامل من مثل كل من أمريكا الشمالية والجنوبية واستراليا وجزر المحيطين الهادى والهندى

خبراء الطقس يؤكدون تزايد احتمالات حدوث ظاهرة لانينا :

توقع خبراء الطقس أن تزداد احتمالات حدوث فيضانات وأعاصير ناتجة عن ظاهرة (لانينا) الجوية بينما انتهت دلائل حدوث شقيقتها النينو وتجاب ظاهرة (لانينا) عاده منها طقساً رطباً وتصبح درجات الحرارة على سطح البحر اكثر دفئاً فى منطقة غرب المحيط الهادى واكثر برودة فى شرقه وقالت منظمة الأرصاد الجوية فى بيان خاص زادت التطورات من احتمال توفر الظروف المكونه لظاهرة (لانينا) درجات الحرارة فى المناطق الشرقية وفى المحيط الهادى تقل بالفعل درجة الحرارة درجة واحدة مئوية عن معدلها الطبيعى مايو/أيار.

ومن هنا توقع علماء الأرصاد بأن ظاهرة لانينا قد تحدث فى غضون شهر أو إثنين كما حدث فى الطقس وسببت العواصف التى أدت إلى مقتل 41 شخص أما ظاهرة النينو فإنها تحدث كل 4 إلى 5 أعوام وقد أدى ظهور النينو لحدوث موجات من الجفاف فى إستراليا وجنوب أفريقيا وإرتفاع درجات الحرارة فى آسيا

ظاهرة لانينا وراء هجمات القرش فى المكسيك :

أفاد خبير أمريكى فى أسماك القرش أن درجات الحرارة على سطح البحر الأكثر برودة من المعتاد بسبب ظاهرة لانينا وربما تكون مسؤولة جزئيا عن موجه من الهجمات القاتلة لاسماك القرش قبال سواحل المكسيك على المحيط الهادى

وأثار جورج بورجيس مدير برنامج بحوث أسماك القرش فى فلوريدا الى أن ظاهرة لانينا التى تؤدى فى المعتاد الى انخفاض درجات الحرارة اكثر من المعتاد فى مياه المحيط الهادى قد أنتقلت الى المنطقة الواقعة بين المياه الباردة والدافئة قرب الشاطئ وكما انتقلت معها الأسماك ومفترسوها

وطبقا لما ورد بالوكالة العربية السورية وأوضح بورجيس أن هناك اكثر من سمكة قرش واحدة وراء هذه الهجمات مؤكدا أن هناك اسماك قرش من نوع قرش النور التى يجب أن يخشاها البشر لأنها تعيش قرب الشاطئ

ارتفاع درجة حرارة الصيف المقبل :

قال جاراوارد لجابى سى (الأمين العام لمنظمة الأرصاد العالمية) أن تأثير لانينا قد يمتد الى فصل الصيف المقبل مما سيسفر عن خفض درجة الحرارة عالمياً بمعدل جزء من الدرجة المئوية فى الشتاء وارتفاعها صيفا ويعنى هذا أن درجات الحرارة لم ترتفع منذ عام 1998 عندما أدت التنبؤ الى رفع درجة الحرارة .

ويرى قله من العلماء فى هذا التطور أن ارتفاع درجة حرارة الكوكب قد وصل الى مداه وان الأرض تبرهن على مقاومتها لظاهرة الاحتباس الحرارى إلا أن جاراوارد يصر على أن المسألة ليست كذلك ويشير الى أن درجات الحرارة فى عام 1998 مازالت أعلى بكثير من معدلاتها فى القرن العشرين

إنخفاض درجة حرارة الشتاء الحالى :

أشاد عمر بدور المسؤول عن بيانات المناخ والرصد فى المنظمة للأرصاد الجوية : يمكننا أن نتوقع مع احتمال كبير أن هذه تكون السنة اكثر برودة من السنوات الخمس الماضية

وقال جون هاموند خبير الارصاد الجوية فى المركز بالطبع فى بداية العام كانت هناك ظاهرة اللانينا هذا كان له تأثير على خفض درجات الحرارة إلى حد ما أيضا لكن فى الواقع فان ظاهرة اللانينا تظهر دلائل تشير إلى التحرك صوب حاله أكثر إعتدالاً

شبح ظاهرة الاحتباس الحرارى :

الاحتباس الحرارى له تأثيرات جسيمه وكبيرة على حياتنا وهذه التأثيرات لها أبعاد سياسية واقتصادية

فما هو الإحتباس الحرارى ؟

هو ارتفاع درجة حرارة الكرة الأرضية مما يتسبب فى حدوث عده تغيرات أبرزها (ذوبان الجليد/ارتفاع منسوب المياه/ تغير مواسم الأمطار/ القضاء على النباتات)

وأهم مسميات الإحتباس الحرارى هو إحتباس الغازات المطلقة من المصانع للحرارة وجعل الكره ألارضيه أكثر خشونة فمثلا غاز الميثان المحتبس بالجو يقوم برفع درجة حرارة الكرة الأرضية وبسبب ارتفاع درجة الحرارة يتم ذوبان الثلج مما يؤدى الى إطلاق غاز الميثان المحتبس داخل كريستلات الثلج ومن هنا يتم ارتفاع حرارة الكرة الأرضية اكثر والذى يساهم فى انتشار حرائق الغابات حيث حرائق الغازات تطلق الكربون، والكربون يساهم من جديد فى ارتفاع الحرارة.

ثقب الأوزون اكثر اتساعا هذا العام :

أفادت وكالة الفضاء ألا وربيه بأن العلماء توصلوا الى خلاصة مفادها أن ثقب الأوزون فى هذا العام اكبر مما كان عليه فى السنة الماضية وانما اصغر من حجم الثقب فى عام 2006.

قلق الناس من التغيرات المناخية وموقف علماء الطقس من ذلك :

أصاب الناس القلق من تأثيرات احترار الكرة الأرضية ومن حدوث الأعاصير فى معظم دول العالم اكثر من قلقهم من الفيضانات الساحلية

غير أن العلماء يوضحون بأن من المنطقى عندما تحتر الكره ألارضيه فأن الأعاصير اكثر حدود وأكبر قوة حيث تأخذ قوتها من مياه المحيطات الدافئة لكن وبينما يتمسك العديد من العلماء بهذا الرأى إلا انه ليس هناك إجماع كبير علية وذلك جزئياً بسبب الإكتشافات حول عوامل أخرى والتى قد تعمل ضد حدوث العواصف القوية المتكررة فالبروفيسير ريتشارد أنشيز رئيس المؤسسة الجامعية يشكك بصحة هذا الرأى

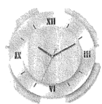
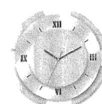
وبعد إجتماعات ومباحثات وتقارير وأبحاث العلماء اجتمع العالم على ضرورة وجود حل لهذه الأزمة وقد توصلوا الى اللآتى:

إنشاء صندوق مالى لمكافحة التغيرات المناخية :

أفاد روبرت زوليك رئيس البنك الدولى بأنه من المتوقع أن تنشئ دوله صناعية كبرى صندوقاً براس مال يبلغ مليارات الدولارات فى وقت لاحق من العام الحالى لمساعده الدول النامية على خفض انبعاثات الغازات المسببة لارتفاع درجات الحرارة فى العالم

وأشار زوليك الى انه من المرجح أن يتم وضع اللمسات الأخيرة للصندوق إثناء قمة مجموعة الثمانى التى ستعقد فى جزيرة هوكايدو شمال اليابان.

رؤية مصرية :

تقديم وتأخير الساعة 60 دقيقة

فكرة بين القبول والرفض عمرها 224 عاماً!!

بقلم/ ولاء حمزة

هناك جدل مستمر يتكرر مرتين سنوياً بين كثير من الناس وبالتحديد فى آخر شهرى إبريل وسبتمبر حيث يتم تقديم أو تأخير الساعة 60 دقيقة وكان صاحب هذه الفكرة هو المفكر الأمريكى "بنيامين فرانكلين" عام 1784 أى منذ 224 عاماً.

وكما نعلم أن هذا العام تم تغيير الساعة بالتوقيت الشتوى مبكراً نظراً لتزامن شهر رمضان الكريم فهل من المعقول أن يتم على مر السنوات القادمة يتغير التوقيت أكثر من مرتين فى السنة أم أنها فرصة لإلغائه خاصة وأن هناك دعوة برلمانية تدعو لذلك فما هو جدوى هذا التغيير الذى يتم سنوياً وما هى قصته مع الإشارة إلى تأثير ذلك على الإنسان من الناحية الطبية والنفسية هذا ما سنتعرف عليه عزيزى القارئ عبر السطور القادمة...

كيف كانت الفكرة؟!

طرحت فكرة تقديم الزمن لمدة 60 دقيقة فى فترة الصيف لأول مرة من خلال مقال للمفكر الأمريكى بنيامين فرانكلين عام 1784م خلال أقامته فى باريس كمندوب للولايات المتحدة وذلك ضمن تقديمه لخطة إقتصادية وعندما خرج ذات يوم وتجول فى المدينة على حصانه فلاحظ أن الناس يغطون فى نوم عميق بعد أكثر من ثلاث ساعات من طلوع الشمس فدعا للإستفادة من طول فترة النهار لزيادة الإنتاج وتوفير الطاقة.

وبعد 123 عاماً أعيد طرح الفكرة عندما التقط الفكرة مهندس إنجليزى إسمه ويليام ويلليت وأصدر كتاباً بعنوان "الفاقد فى ضوء النهار" وعافيه لتقديم التوقيت صيفاً وذلك سنة 1907 وفى العام التالى تقدمت الحكومة البريطانية للبرلمان بطلب الموافقة على التوقيت الصيفى فرفض البرلمان الإقتراح وسخر منه ثم أضطر للموافقة عليه بعد 9 سنوات أثناء الحرب العالمية الأولى ليدخل التوقيت الصيفى حيز التنفيذ لأول مرة سنة 1916 وكانت بريطانيا أول دولة تطبق التوقيت الصيفى وتلتها ألمانيا.

دول العالم وقصة تغيير التوقيت

هناك أكثر من 70 دولة على مستوى العالم تعمل بنظام التوقيت الصيفى هذا ما أشار إليه أ/ محمد مصطفى بتحقيق حول هذا الموضوع بجريدة الأخبار حيث تم الإشارة إلى أن من بين الدول التى تقوم بتطبيق هذا النظام الولايات المتحدة الأمريكية ومعظم دول أوروبا وأمريكا اللاتينية بينما هناك عدة دول أوقفت العمل بالتوقيت الصيفى بعد فترة من العمل به مثل الصين من 1986 حتى 1991م هناك دول لم يطبق التوقيت الصيفى بها أصلاً مثل اليابان والمملكة العربية السعودية.

– ويتم تغيير الوقت فى سوريا من 1 إبريل إلى 1 سبتمبر من كل عام وفى أوروبا ولبنان يتم تغيير الوقت صباح الأحد الأخير من مارس وينتهى فى الأحد الأخير من سبتمبر.

– وفى عام 2005 أشار أ/ محمد مصطفى إلى أن الرئيس الأمريكى چورچ بوش وقع قرار مرسوم الطاقة وفيه تم تغيير موعد بداية وإنتهاء التوقيت الصيفى إعتباراً من سنة 2007 بحيث يبدأ التوقيت الصيفى فى الأحد الثانى من مارس وينتهى فى الأحد الأول من أكتوبر.

– أما فى أستراليا فيكون إتباع النظام على نحو معاكس للقسم الشمالى من الكرة الأرضية حيث يتم الإنتهاء من التوقيت الصيفى صباح الأحد الأول من أبريل ويبدأ فى الأحد الأخير من سبتمبر !! نفس الأمر بالنسبة للبرازيل حيث يتم معاكسة بداية وإنتهاء التوقيت بالنسبة للقسم الشمالى وإن كان التغيير يكون فى الأحد الثالث من الشهر.

– أما مصر تعود القصة إلى 15 إبريل سنة 1941 عندما صدر الأمر العسكرى بتقديم التوقيت 60 دقيقة فى فترة الصيف وحتى 15 سبتمبر من نفس العام وذلك أثناء الحرب العالمية ثم ألغى بعد إنتهاء الحرب وأعيد العمل به سنة 1957 ثم ألغى 1959 ثم أعيد 1982 ثم ألغى 1985 ثم أعيد بالقانون رقم 140 لسنة 1988 والمعدل بالقانون 14 لسنة 95 ولا يزال العمل به سارياً حتى الآن فى إنتظار إشعار آخر!!

إلغاء تطبيق التوقيت تحت قبة البرلمان

نظراً لتزامن شهر رمضان المبارك مع فصل الصيف فمن المنتظر أن يترتب على ذلك تغيير التوقيت 4 مرات فى السنة الواحدة وفى شهر إبريل الماضى دارت مناقشات عديدة بمجلس الشعب بعد أن وافقت لجنة الإقتراحات على مشروع قانون إلغاء التوقيت الصيفى حيث قام كلاً من نائب الحزب الوطنى مصطفى الهوارى والنائب المستقل جمال حنفى باقتراح إلغاء هذا التوقيت حيث صرح النائب مصطفى الهوارى لجريدة الأخبار بإثبات فشل هذا النظام الذى يؤدى إلى اضطراب الحالة النفسية والمزاجية للإنسان كما، أنه يربك الساعة البيولوچية أيضاً كما أشار النائب إلى أن شهر رمضان سيأتى على مدى السنوات العشر القادمة فى (عز الصيف) وهو ما سيجعلنا نقوم بتغيير الساعة 4 مرات فى السنة تبدأ بالتوقيت الشتوى ثم الصيفى فى آخر أبريل ثم الشتوى مع حلول شهر رمضان فى أغسطس ثم الصيفى بعد الشهر الكريم ثم الشتوى مرة أخرى فى آخر سبتمبر فهل هذا معقول ؟!!

كما أشار النائب جمال حنفى إلى أنه لم تثبت أى دراسة أن هناك فائدة إقتصادية أو إجتماعية تذكر من هذا التغيير فى التوقيت.

ما مدى جدوى تغيير التوقيت

– كما أشار الأطباء والعلماء فى عالم الطب أن تأثير هذا التغيير فى التوقيت يحدث ارتباك مدته 5 أيام كحد أقصى نظراً لتأثير الإنسان وبعد هذه المدة يتم ضبط الساعة البيولوچية والتكيف مع هذا التغيير وإن كان هذا يسبب فى اضطراب المزاج والسلوك النفسى بشكل ملحوظ ومؤكد.

– وهناك عدة آراء تؤكد على عدم جدوى تغيير التوقيت نظراً لارتفاع مستوى المعيشة فى الفترة الأخيرة مما أصبحت الأسر المصرية تستخدم الكهرباء بصورة متزايدة سواء فى الصيف أو الشتاء وسواء فى الليل أو النهار كما أن إنتاج الكهرباء أصبح به فائض وتم إدخاله إلى معظم القرى والنجوع مع اعتمادنا على محطات التوليد وليس السد العالى فقط.



من هنا وهناك

التكاتف لمواجهة آثار الأزمة

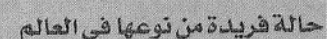
أكد الدكتور احمد جويلى الأمين العام لمجلس الوحدة الاقتصادية العربية فى اجتماعات لجنة الاستثمار العربية على حاجة الدول العربية للتكاتف من اجل مواجهة آثار الأزمة الاقتصادية العالمية على إقتصاداتها، وأوضح أن على العالم العربى الاستفادة من هذه الأزمة ويحولها الى فرصة لتنمية الموارد العربية واستثمارها داخل العالم العربى بدلا من استثمارها بالخارج.

زيادة الصادرات المصرية لفرنسا

أصدر مكتب التمثيل التجارى فى باريس تقريره الذى أكد زيادة الصادرات المصرية للسوق الفرنسية– حيث حققت زيادة كبيرة خلال النصف الأول من العام الجارى بنسبة 25.3% مقارنة بنفس الفترة من العام الماضى، وبلغ أجمالى قيمة الصادرات المصرية الى فرنسا حوالى 416.6 مليار يورو فى حين بلغت قيمة الصادرات خلال نفس الفترة من عام 2007 حوالى 332.4 مليون يورو بزيادة مقدارها 84.2 مليون يورو.

درس في الإلتزام:
كان العقاد يحرص على المواعيد ويحب الإلتزام ولا يسمح لأحد بحضور صالونه الأدبي إن جاء متأخرا مهما كانت درجة صداقته به. وفي إحدى المرات أتصل به أحد الأدباء الشباب وأستأذنه في حضور جلسات الصالون ولكن الشاب أتى متأخرا . فلقنه العقاد درسا في ضرورة الإلتزام بالمواعيد وأوقفه بالباب طوال جلسة الصالون.

من عالم الحيوان :
ريجيم قاس للدلافين باليابان !!
قررت حديقة يابانية على البحر عمل ريجيم لجميع الدلافين الموجودة بها . أكتشف مسئولو الحديقة أن الدلافين التسعة عشر الموجودة بها أصيبت بالسمنة وأصبحت لها كروش جعلتها لا تستطيع أداء عروضها برشاقة فقرروا إخضاعها لريجيم قاس يشمل تناول سمك أبيض وما كاريل قليل السعرات بالإضافة إلى أداء بعض التدريبات.



حالة فريدة من نوعها في العالم
في واقعة طبية نادرة لا تستطيع شابة أسترالية الرؤية بعينيها إلا ثلاثة أيام فقط خلال الأسبوع، قالت الشابة "21 عاما" إنها تعاني من هذه الحالة عندما كانت في السابعة عشرة من عمرها مشيرة إلى أن الخبراء أكدوا لها أن حالتها فريدة من نوعها في العالم وقالت : (استيقظت ذات يوم قبل إختبار اللغة الإنجليزية في المدرسة لأجدني لا أستطيع أن أفتح عيناي) وأشار البروفيسور "جاستين" المتخصص في أعصاب العيون إلى أن هذه الحالة فريدة ولا يوجد لها تشخيص حتى الآن!!

الموبايل ومرض السرطان:
كشفت أحدث الأبحاث الطبية الحديثة النقاب عن أن الأطفال والشباب الذين اعتادوا التحدث في المحمول أكثر عرضه بنحو خمسة أضعاف في الإصابة بسرطان المخ بمقارنة الأطفال في الماضي بسبب زيادة التعرض لموجات طاقة كهرو مغناطيسية عالية.

كلمات لها معنى:
- لا تنظر إلى الماضي .. وأفتح قلبك للحياة
- اكتساب الصديق أغنى من جني المال
- اسعد من حولك .. ستشعر بالسعادة

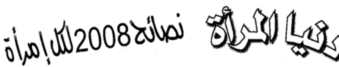
من عالم الكمبيوتر والإلكترونيات:
أصبح بإمكان محبي الأسماك وصوت البحر الإستمتاع به. فهناك حوض مصغر يعمل على USB يتم إيصاله بجهاز كمبيوتر لتشغيل الحوض وهو يحتوي على أسماك ليست حقيقية تسبح في الماء كما توجد إضاءة بلون البنفسج سوف يضيف بعض الهدوء والاستقرار والراحة النفسية وبما أن هذا الحوض مزيف فلا حاجة إلى تنظيف الحوض كل شهر كل ما عليك فعله إيصاله في منفذ USB لكي يعمل.

إسلاميات:
- كان سلفنا الصالح يدعون الله ستة أشهر أن يتقبل رمضان منهم ثم يدعونه سته أشهر أن يبلغهم رمضان فتكون سنتهم كلها في ذكر هذا الشهر .
- عن أبي هريرة أن النبي (صلى الله عليه وسلم) قال : (ألا أدلكم على ما يمحو الله به الخطايا ويرفع به الدرجات) قالوا بلى يا رسول الله قال : (اسباغ الوضوء على المكاره وكثرة الخطا إلى المساجد وانتظار الصلاة بعد الصلاة فذلكم الرباط فذلكم الرباط فذلكم الرباط) صدق رسول الله صلى الله عليه وسلم.

حكمة العدد :
(عزيزي القارئ :

الفشل ليس نهاية الطريق .. أجعله دافعاً للنجاح

من أقوال سقراط:
"من الضروري أن تتزوج .. فإذا كانت زوجة صالحة فتعيش سعيداً .. وما إذا كانت زوجة سيئة فستصبح فيلسوفاً"



أسرار وفوائد المكسرات
عين الجمل :
- خالي من الكوليسترول ، غني بالفيتامينات
- مقلل للأزمات القلبية، مفيد لضغط الدم والسكر
- يعالج من الالتهابات

البندق:
- غني بالأحماض الدهنية
- له تأثير إيجابي للقلب والدورة الدموية
- مسئول عن تحسين بالبشرة وتقوية شعر الإنسان
- يساعد على تحسين كفاءة الأداء لدى الإنسان أي بإكسابه حيوية أكثر

المكاداميا:
- يحتوي على أعلى نسبة من الأحماض الدهنية الغير مشبعة (خاليه من الكوليسترول) أكثر من أي نوع من أنواع المكسرات الأخرى

البيكان:
- غني بالأحماض الدهنية الغير مشبعة والمعادن وفيتامين "ب"
- خالي من الكوليسترول

اللوز:
- يساعد على تقليل بعض الأمراض مثل ارتفاع الكوليسترول
- مرض العرق، التهاب المعدة ومرض السكر.
- يساعد على عملية التأيض ونمو الخلايا وخاصة أثناء الحمل
- يساعد في أداء وظائف العضلات والأعصاب بصورة أفضل

الكاجو:
- يتميز بأنه قليل الدهون والسعرات الحرارية
- غني بالمعادن فهو يحتوي على كمية كبيرة من الماغنسيوم

فوائد عصير القصب:
- لا تقتصر فوائد عصير القصب على أنه ينقي الجسم من السموم فقط
- أفاد باحثون أنه يحتوي على نسبة مركزة من سكر القصب الذي يولد طاقة حرارية إضافية للجسم
- قصب السكر غني بالسكر ومواد معدنية مفيدة للجسم
- يخفف من تجاعيد البشرة بالطاقة الحرارية الإضافية والتي تنشط وصول خلاصة العناصر الغذائية للخلايا العصبية والجلدية

بعض العادات الصحية للحفاظ على البشرة:
1 - تجنبي التعرض لأشعة الشمس المباشرة وأتركي البشرة تتنفس الهواء الصحي
2 - أعرفي طبيعة بشرتك وكيفية التعامل معها
3- تعلمي التدليك الذاتي للحفاظ على جمال البشرة
4 - إستعملي فراش ووسادة مناسبين لجسمك أثناء النوم
5 - تجنبي برامج الحمية القاسية ويفضل فقد الوزن الطبيعي
6 - يجب أن يكون غذاؤك معتدل ومتكامل وأشربي قدر كافي من الماء
7 - تعلمي بعض تمارين الاسترخاء حتى تتخلص بها من آثار الضغوط النفسية والإجهاد البدني

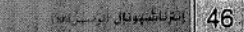
نصائح هامة لمطبخك:

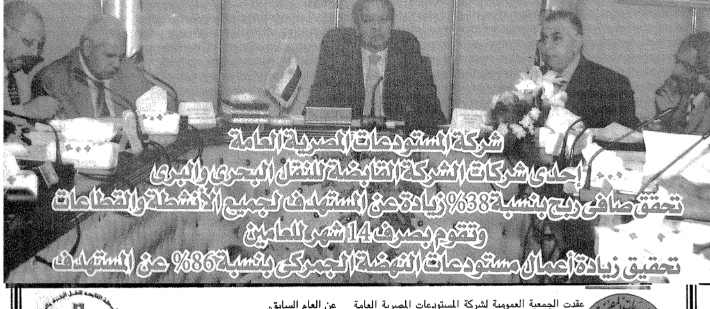
1 - لإختبار صلاحية البيكنج بودر :
يمكن لك إضافة قليل منه إلى الماء . فإذا أحدث فوران فإنه يكون صالحاً إما إذا لم يحدث دليل على إنتهاء صلاحيته

2 - لتطرية شرائح البفتيك للشوى
يتم إضافة قليل من الخل على شرائح البفتيك وتركها لعدة ساعات قبل القيام بعملية الشوى

3 - لسهولة نزع قشر الثوم
أفضل طريقة لنزع قشر الثوم هي وضعه في ماء بارد قبل التقشير

4 - إضافة ملح الطعام في الوقت المناسب
يفضل إضافة ملح الطعام قبل نهاية عملية الطهي بقليل لأن ذلك من شأنه أن يساعد على إختصار وقت الطهي والحفاظ على القيمة الغذائية للطعام.





شركة المستودعات المصرية العامة
إحدى شركات الشركة القابضة للنقل البحرى والبرى
تحقق صافى ربح بنسبة 38% زيادة عن المستهدف لجميع الأنشطة والقطاعات
وتقوم بصرف 14 شهر للعاملين
تحقيق زيادة أعمال مستودعات النهضة الجمركى بنسبة 86% عن المستهدف

عقدت الجمعية العمومية لشركة المستودعات المصرية العامة برئاسة اللواء بحرى محمد يوسف رئيس مجلس إدارة الشركة القابضة للنقل البحرى والبرى وبحضور اللواء بحرى محمد زكى رئيس مجلس الإدارة والعضو المنتدب لشركة المستودعات المصرية العامة وجميع أعضاء الجمعية حيث تم استعراض ومناقشة نتائج وأنشطة الشركة فى عامها المالى.

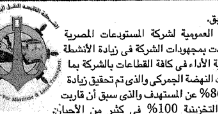
وقد سجلت الأرقام التى تم أستعراضها النتائج المبشرة لأعمال الشركة وهو ما يدل على ما تم تحقيقه من إنجازات متعددة فى كافة القطاعات فقد تحققت زيادة صافى الربح بنسبة 38% عن المستهدف علاوة على أن جميع الأنشطة الموجودة بالشركة من أعمال تخزين وخدمات نقل ولوجيستيات وغيرها قد زادت أرباحها فى ضوء المؤشر العام للزيادة.

وعقب إنتهاء الجمعية العمومية لشركة المستودعات المصرية قامت إدارة الشركة بصرف الأرباح السنوية للعاملين بما قيمته 14 شهراً عن السنة المالية المنتهية فى 30/6/2007 وقد حرصت الإدارة على أن يتم الصرف قبل عطلة عيد الفطر المبارك.

- الفضل .. بمجموع العاملين

أكد اللواء محمد زكى رئيس مجلس الإدارة والعضو المنتدب لشركة المستودعات المصرية العامة أن كل تقدم وزيادة ونجاح يتحقق هو بفضل جموع العاملين بالشركة وتفانيهم فى تطبيق منظومة الأداء التى تم وضعها فضلاً وهذا هو الأهم ما يميز ذلك من روح العمل الجماعى التى تربطهم وإنعكاس ذلك على مؤشرات الأرباح والتقدم السنوى المستمر فى الزيادة عن المستهدف.

وقال :أن الواجب يفرض أيضاً الإشادة بالمجهودات المتميزة للواء توفيق أبو جندية رئيس هيئة ميناء الإسكندرية مع شركة المستودعات المصرية العامة فى سبيل لإرتقاء وتيسير الخدمات المتميزة لأنشطتها من أعمال تخزين وتقديم خدمات لوجستيه لجميع العملاء بهيئة الميناء وهو ما انعكس أيضاً فى زيادة أرباح هيئة الميناء بنسبة 35% عن العام السابق.



كانت الجمعية العمومية لشركة المستودعات المصرية العامة قد أشادت بمجهودات الشركة فى زيادة الأنشطة والأرباح وفاعلية الأداء فى كافة القطاعات بالشركة بما فيها مستودعات النهضة الجمركى والذى تم تحقيق زيادة أعماله بنسبة 86% عن المستهدف والذى سبق أن قاربت نسبة أشغاله التخزينية 100% فى كثير من الأحيان.

كما أشادت الجمعية العمومية بارتفاع إيرادات النقل والخدمات اللوجستية بزيادة 8% عن العام السابق كما أشادت بقيام شركة المستودعات المصرية العامة بتشغيل المنظومة الإلكترونية المتكاملة وربط أقسام الشركة الداخلية بها وكذلك ربطها بمواقع الشركة الخارجية وبالمركز الإلكتروني بهيئة ميناء الإسكندرية ومن خلال تطبيقات معتمدة من ميناء الإسكندرية وإنعكاس ذلك بإيجابية على توفير قاعدة متكاملة للمعلومات وتيسير الخدمات وسرعة الأداء للمتعاملين.

- التزام واستقرار

كما قامت شركة المستودعات المصرية العامة بسداد حصة هيئة الموانئ بالكامل عن العام المالى 2006/2007 بزيادة حوالى 25% عن العام السابق وهذا الإلتزام وبزيادة معدل التوريد بمثل الاستقرار المالى للشركة وصورة إيجابية من دعم الشركة لإقتصاديات النقل البحرى والإقتصاد القومى ومواكبة لخطة وزارة النقل فى تطوير الموانئ البحرية وكذلك فى مجالات الخدمات التخزينية وأعمال النقل واللوجستيات .

وأشادت الجمعية العمومية بسداد الشركة لجميع التزاماتها المتعددة وبخاصة فى مجال تسديد حصة الضرائب بالكامل فى مجال ضرائب شركات الأموال وضرائب الدمغة وكذلك التأمينات الإجتماعية للعاملين بالشركة فضلاً عما تقدمه لهم من خدمات إجتماعية وعلاج ووسائل مواصلات ورحلات ترفيهية.

خطوط هيونداى تدخل ميناء الإسكندرية وخدمة جديدة لموانئ العقبة والحديدة

إستكمالا للمسيرة الناجحة لخطوط هيونداى فى مصر بدأ الخط فى خدمة ميناء الإسكندرية بصفة منتظمة وذلك بعد أن تعاقدت مع شركة الإسكندرية لتداول الحاويات وقد إستقر الراى على الدخول بمحطة ميناء الإسكندرية من خلال ابحار اسبوعى من موانئ الشرق الاقصى والصين والبحر المتوسط والبحرى الأسود بإستخدام ميناء دمياط كميناء محورى وذلك عن طريق خدمة MEX ، EBX ، MED

وأفاد المهندس مدحت القاضى نائب رئيس مجلس اداره شركه كادمار للملاحة الوكيل العام لخطوط هيونداى بمصر أن الخط قد بدأ فى خدمة كل من ميناء العقبة بالأردن والحديدة باليمن من خلال ابحار اسبوعى من ميناء دمياط وهى موانئ هامة جداً من شأنها أن تساهم فى تفعيل إتفاقية التجارة العربية الحرة

وقد صرح القاضى أن الخط قد قرر التوسع فى تقديم خدماته فى مصر على خلفية النمو الإقتصادى فى البلاد والتطور الملحوظ فى الموانئ ومحطات تداول الحاويات وأضاف السيد تشيرنوف مدير الخط فى مصر أن خطوط هيونداى تنوى التوسع فى تقديم خدماتها فى مصر كما يتميز الخط بتوفير الحاويات الفارغه اللازمه للتصدير بانواعها بالإسكندرية ودمياط وبورسعيد ومنطقة القاهرة الكبرى



تهنئة من القلب

وداد شلبى

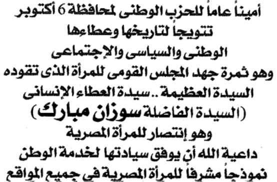
وكيل لجنة النقل والمواصلات
وعضو مجلس الشعب السابق
تتقدم بخالص التهنئة
إلى الأستاذة الدكتورة





مؤمنة كامل

بثقة الرئيس القائد الزعيم
محمد حسنى مبارك
باختيارها
أميناً عاماً للحزب الوطنى لمحافظة 6 أكتوبر
تتويجاً لتاريخها وعطاءها
الوطنى والسياسى والإجتماعى
وهو ثمرة جهد المجلس القومى للمرأة الذى تقوده
السيدة العظيمة .. سيدة العطاء الإنسانى
(السيدة الفاضلة **سوزان مبارك**)
وهو إنتصار للمرأة المصرية
داعية الله أن يوفق سيادتها لخدمة الوطن
نموذجاً مشرفاً للمرأة المصرية فى جميع المواقع



تهنئة قلبية من الأستاذ هيثم رضوان إلى المقدم إيهاب فتحى عبدالله بمناسبة ترقيته مع التمنيات بدوام الترقى والنجاح

العروس/ إيمان صبحى
العريس/ حمد عيد جاسر
ألف مبروك للعروسين

تهنئة قلبية من الأخ محمد عيد للعروسين
محمود عيد وأسماء أحمد السيوى





قطاع النقل البحرى يهنئ الزميل
صابر محمد موسى وعروسه شروق صالح
بمناسبة الخطوبة السعيدة

تهنئة قلبية للعروسين للخطوبة السعيدة
العروس/ أسماء صابر
العريس/ محمد عبد القادر

عيد ميلاد سعيد



مصطفى يحيى دسوقى



شهد ويوسف محمد

يتوجه الزملاء
بمجموعة أميرال إلى الزميل
عادل عزيز بمولوده الأول مينا



ملك إبراهيم صالح

أحمد إبراهيم صالح



تحت رعاية المهندس/ محمد فرج عامر رئيس مجلس إدارة نادى سموحة وعضو مجلس الشورى سافر نادى سموحة للمنافسة فى بطولة كأس إمبالا بمدينة ستارازاجورا ببلغاريا وبطولة هارمونيا الدولية بمدينة بازاحيك ببلغاريا الفترة من 26 إلى 10/6 وفازت البطلات فاطمة خميس – فريدة هانى – ليلى محمد سليم بالمراكز الأولى واللاعبة ميار مصطفى بالمركز الثانى ومريم چورچ بالمركز الرابع
الجهاز الفنى/ شيرين كرم مدير فنى – د/ أحمد كرم مدرب أحمال مى كرم مدرب عام – ماهينور رفعت – سارة أحمد مدربتان